

Base de connaissances du bpa

Baromètre bpa de la sécurité routière

Niveau de sécurité sur les routes suisses en 2017

Berne, juin 2017

Accidentalité routière

	Tués par million d'habitants (2015)	Variation	
		A moyen terme	A court terme
Suisse	31	↘	→
Pays membres de l'UE	48	↘	↘
Etats-Unis d'Amérique	109	↘	↗

	Dommages corporels graves (2016)	Variation	
		A moyen terme	A court terme
Total	4 001	↘	↘
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	947	↘	↘
Motocycle	1 042	↘	↘
Vélo électrique	210	↗	↗
Cycle	878	→	→
A pied	672	→	→
Autres	252	↘	→
Age			
Enfants (0–14)	205	↘	→
Adolescents (15–17)	170	↘	→
Jeunes adultes (18–24)	453	↘	↘
Adultes (25–64)	1 057	↘	↘
Seniors (65+)	1 291	→	↘
Région linguistique			
Suisse alémanique	2 655	↘	→
Suisse romande	1 129	↘	↘
Tessin	217	↘	→
Localisation			
En localité	2 471	↘	↘
Hors localité	1 307	↘	↘
Sur autoroute	223	↘	→
Type d'accident			
Perte de maîtrise	1 570	↘	↘
Collision	2 329	↘	↘
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	102	↘	→
Cause			
Vitesse	700	↘	↘
Influence de l'alcool	493	↘	→
Inattention et distraction	1 092	↘	→
Refus de priorité	1 077	↘	↘
Influence de stupéfiants, médicaments	142	→	→

Variation: hausse (↗), baisse (↘) ou pas de variation (→).

A moyen terme: variation moyenne durant la période 2006 à 2016, calculée par régression linéaire, de 2% ou -2% ou davantage.

A court terme: hausse ou baisse statistiquement significative enregistrée en 2016 par rapport à la moyenne de 2013 à 2015. Probabilité d'erreur: 5%.

Accidentalité routière: commentaires

- **Les routes les plus sûres au monde:** l'**accidentalité routière** a fortement baissé en Suisse ces dernières années. Depuis 1971 – année ayant enregistré un nombre record de victimes de la route –, ce chiffre a été divisé par deux à près de trois reprises. Cette évolution positive ne concerne pas seulement les tués: le nombre de blessés (légers ou graves) a lui aussi reculé depuis 1971, quoique faiblement pour les blessés légers. En comparaison internationale, les routes helvétiques comptent parmi les plus sûres au monde.
- **Peu de progrès en matière de mobilité douce:** les occupants de voitures de tourisme ont bénéficié dans la plus large mesure de la nette augmentation de la sécurité routière durant les dix dernières années. Le nombre de dommages corporels graves subis par ces **usagers de la route** a fortement diminué – tant en termes absolus que par rapport au reste de l'accidentalité routière. Les piétons et les cyclistes n'en ont, quant à eux, que peu voire pas du tout profité. Chez ces derniers, le nombre de blessés graves a montré une tendance à la hausse au cours de la dernière décennie. Chez les utilisateurs de vélos électriques, qui connaissent un boom, l'accidentalité poursuit sa progression.
- **Des accidentés toujours plus âgés:** si le nombre de dommages corporels graves subis par les usagers de la route de moins de 65 ans a baissé au cours des dix dernières années, il s'est maintenu à un haut niveau chez les seniors de 65 ans et plus. Globalement, les tendances se sont confirmées: le problème de la mobilité douce s'accroît et l'accidentalité routière se transfère vers les **usagers de la route âgés**.
- **Tessin, attention danger:** durant la dernière décennie, en Suisse, le nombre de dommages corporels graves subis dans les accidents de la route a reculé plus fortement au **Tessin** qu'en Suisse alémanique ou en Suisse romande. Pour 100 000 habitants, ce chiffre reste toutefois bien plus élevé en Suisse italophone que dans les deux autres régions linguistiques, ce surtout en raison du trafic touristique.
- **Dangereuses routes hors localité:** les accidents de la route qui occasionnent des blessés graves se produisent le plus souvent à l'intérieur des localités, tandis que les accidents mortels ont surtout lieu **hors des localités**. La létalité (nombre d'usagers de la route tués pour 10 000 dommages corporels) sur les routes hors localité est multipliée par 3 par rapport à celle en localité, et par 2 comparée à celle sur autoroute.
- **La mise en danger d'autrui, principal problème:** la plupart des dommages corporels graves subis sur les routes suisses sont occasionnés par des **collisions** entre usagers de la route, et non par des **pertes de maîtrise**. Ces dernières ont en revanche des conséquences bien plus graves: pour 10 000 dommages corporels subis sur les routes, le nombre d'usagers de la route tués est plus du double dans les pertes de maîtrise que dans les collisions. Alors que les premières touchent plus souvent les 18-24 ans, les 25-44 ans sont surreprésentés dans les secondes.
- **Gravité des accidents liés à la vitesse:** depuis des années, les **causes** prépondérantes des accidents de la route graves restent inchangées: refus de priorité, inattention ou distraction, vitesse et alcool. La plupart des accidents sont dus à une erreur comportementale. Parmi toutes les causes des accidents de la circulation, la vitesse enlève le plus de vies. Les insuffisances des véhicules ou de l'infrastructure routière jouent en revanche un rôle mineur.

Indicateurs de sécurité routière

	Valeur actuelle	Variation	
		A moyen terme	A court terme
Comportement observé			
Taux de port de la ceinture par les conducteurs de voitures de tourisme	94%	→	→
Taux de port de la ceinture par les passagers arrière de voitures de tourisme	86%	↗	↗
Taux d'enfants attachés dans les véhicules	93% (2012)	→	...
Taux de port du casque par les motocyclistes	100%	→	→
Taux de port du casque par les cyclomotoristes	91%	→	→
Taux de port du casque par les cyclistes	49%	↗	→
Taux de feux allumés de jour sur les voitures de tourisme	95%	↗	↗
Acceptation de mesures de sécurité (proportion de personnes qui y sont plutôt favorables)			
Port obligatoire du casque pour tous les cyclistes	69%	→	→
Port obligatoire du casque pour les jeunes cyclistes jusqu'à 14 ans (avant 2009: jusqu'à 16 ans)	90%	→	→
Modèle de vitesses 50/30 km/h en localité	55%	↗	→
Enregistreur de données d'accident dans toutes les voitures	51%	↗	↘
Port obligatoire du casque pour les utilisateurs de vélos électriques de tous types	86%	...	→
Force probante des tests d'alcoolémie sur la base de l'air expiré	29%	↘	↗
Obligation d'allumer les feux de jour pour les voitures	74%	↗	→
Vitesse limitée à 120 km/h sur autoroute	63%	↘	↘
Vitesse limitée à 80 km/h hors des localités	77%	↘	↘
Comportement des automobilistes selon leurs propres dires			
Ne jamais téléphoner avec le portable à la main en conduisant	82%	...	↗
Ne jamais téléphoner avec un dispositif mains libres en conduisant	68%	...	→
Ne jamais manipuler le GPS en conduisant	65%	...	↘
Ne jamais conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus	76%	...	→
Ne jamais conduire plus vite qu'autorisé	23%	...	→
Ne jamais talonner le véhicule qui précède	59%	...	→
Comportement des cyclistes selon leurs propres dires			
Ne jamais téléphoner avec le portable à la main en roulant à vélo	86%	...	→
Ne jamais écouter de la musique en roulant à vélo	70%	...	→
Ne jamais rouler à vélo après avoir bu deux verres d'alcool ou plus	68%	...	↘
Ne jamais passer sans être prioritaire	61%	...	→
Ne jamais rouler à vélo de nuit sans éclairage	74%	...	→
Connaissances des automobilistes			
Limite actuelle d'alcoolémie au volant (en pour mille)	67%	↘	→

Variation: hausse (↗), baisse (↘) ou pas de variation (→).

A moyen terme: variation durant les 10 dernières années

A court terme: variation durant les 2 à 5 dernières années

Indicateurs de sécurité routière: commentaires

- **Les automobilistes bouclent la ceinture:** ces dernières années, le **comportement observé** au bord des routes suisses a peu évolué. Il est globalement positif: quelque 9 usagers de la route sur 10 s'attachent (conducteurs ou passagers avant de voitures de tourisme), roulent avec les feux allumés même de jour (hausse la plus importante du fait de l'introduction de l'obligation) et portent un casque lorsqu'ils circulent à cyclomoteur. Le casque fait même presque l'unanimité chez les motards. Le plus grand potentiel de sécurité réside dans le port de la ceinture par les passagers arrière de voitures de tourisme et du casque par les cyclistes.
- **Mesures de sécurité routière acceptées par la population:** depuis des années, 9 résidents suisses sur 10 sont favorables au port obligatoire du casque cycliste pour les enfants; l'acceptation d'une telle obligation pour tous les utilisateurs de vélos électriques atteint une valeur analogue. Quant au port obligatoire du casque pour l'ensemble des cyclistes, il recueille 7 avis favorables sur 10. Près de 30% de la population helvétique approuvent la force probante des contrôles de l'alcoolémie sur la base de l'air expiré – avec une tendance à la hausse à court terme. A noter l'acceptation en baisse (mais à un haut niveau) des limites de vitesse existantes, à savoir 120 km/h sur autoroute et 80 km/h à l'extérieur des localités.
- **Les automobilistes déclarent respecter généralement les règles et miser sur la sécurité:** 8 automobilistes sur 10 ne téléphonent jamais avec le portable à la main (sans dispositif mains libres) tout en conduisant, et autant ne roulent jamais après avoir bu deux verres d'alcool ou davantage. Ils sont 7 sur 10 à ne jamais téléphoner avec un dispositif mains libres en route et/ou à ne jamais manipuler le GPS en conduisant. La tendance est toutefois à la baisse chez les derniers. En revanche, seuls 2 automobilistes sur 10 déclarent ne jamais rouler trop vite.
- **Les cyclistes respectent les règles autant que les automobilistes:** le **comportement autodéclaré des cyclistes** permet de conclure qu'ils circulent globalement en respectant les règles et de manière sûre. 9 cyclistes sur 10 ne téléphonent jamais en roulant, et 7 sur 10 n'écoutent jamais de musique et/ou ne circulent jamais la nuit sans éclairage. De même, 7 cyclistes sur 10 ne prennent jamais la route après avoir consommé deux verres d'alcool ou plus, même si cette proportion a eu tendance à diminuer au cours des dernières années. Seuls 6 cyclistes sur 10 ne passent pas s'ils n'ont pas la priorité.
- **Connaissance de la limite d'alcoolémie au volant en baisse:** 7 automobilistes sur 10 sont capables de citer la valeur de la limite d'alcoolémie au volant actuellement en vigueur pour les conducteurs de véhicules à moteur. Cette proportion a sensiblement diminué pendant les dernières années.

Appréciation du travail de prévention routière

A) Stratégies de prévention routière

Degré d'exploitation (potentiel) des cinq stratégies principales et des champs de mesures correspondants dans le travail de prévention routière:

Enforcement (législation et son exécution)	★★★★☆
Législation (dispositions comportementales)	★★★★☆
Exécution, surveillance	★★★★☆
Sanctions	★★★★☆
Engineering (technique)	★★★★☆
Véhicules	★★★★☆
Infrastructures routières	★★★★☆
Produits	★★★★☆
Education	★★★★☆
Prise de conscience	★★★★☆
Formation à la conduite	★★★★☆
Rééducation routière	★★★★☆
Economy (systèmes d'incitation)	★★★☆☆
Emergency (secours)	★★★★☆

Un groupe d'experts du bpa a examiné les stratégies de prévention routière quant à leur degré d'exploitation actuel (et donc au potentiel restant).

Stratégies de prévention routière: commentaires

- **Bonne réglementation, mais potentiel au niveau de son exécution:** dans le domaine de l'**enforcement**, de nombreux progrès ont déjà été accomplis par le passé, surtout en matière de prescriptions comportementales mais également de sanctions. Il reste néanmoins des possibilités à exploiter en termes d'exécution de la législation, autrement dit des contrôles de police. Le taux de contrôle des conducteurs quant à leur consommation d'alcool et d'autres substances altérant la capacité de conduire est encore trop faible. De même, il faudrait renforcer les contrôles de vitesse, en particulier sur les routes hors des localités.
- **Assistance optimale de l'être humain par la technique:** un autre grand potentiel réside dans la **configuration technique** du système routier. Les véhicules devraient être plus respectueux de l'être humain et les routes, plus lisibles et plus promptes à pardonner les erreurs. En particulier les systèmes d'assistance à la conduite qui épaulent les conducteurs dans les situations d'urgence recèlent un important potentiel, qu'il s'agit de mieux exploiter à l'avenir.
- **Haut niveau de formation en Suisse:** la formation à la conduite tout comme les cours de rééducation routière faisant office de mesure de réhabilitation des délinquants de la route jouissent d'une longue tradition en Suisse. Si des optimisations sont nécessaires çà et là, le **niveau de formation** est globalement élevé. Le transfert des connaissances et la sensibilisation s'effectuent surtout au travers de campagnes médiatiques. Or, il convient de développer une prévention plus spécifique aux groupes cibles, p. ex. dans les entreprises et les écoles.
- **Grand potentiel des systèmes d'incitation financière:** jusqu'ici, le domaine **Economy** a été le moins exploité. Dans cette stratégie, des systèmes d'incitation financière sont utilisés pour promouvoir un comportement ou des produits par le biais de récompenses. Des primes d'assurance individualisées, basées sur le comportement du conducteur, en sont un exemple célèbre. La réduction de l'impôt sur les véhicules à moteur en fonction de l'équipement en certains systèmes de sécurité comme l'assistant au freinage d'urgence relève également de cette stratégie.
- **Des services de secours presque optimaux:** en Suisse, les **secours** peuvent être considérés comme très bons. Des sauveteurs bien formés parviennent généralement sur les lieux d'un accident dans un délai suffisamment bref.

B) Politique de sécurité routière

Etat de la gestion de la sécurité routière en Suisse par rapport aux recommandations et standards internationaux:

Approche axée sur les résultats	★★★★☆
– Objectif de sécurité routière	★★★★☆
Approche systémique	★★★★☆
– Sécurité du système	★★★★☆
– Responsabilité partagée	★★★★☆
Objectifs définis par domaine d'intervention et responsabilités	★★★☆☆
Identification systématique des facteurs de risque et des mesures efficaces	★★★★☆
Evaluation des principales mesures	★★★★☆
Cadre	★★★★☆
– Répartition des compétences	★★★★☆
– Ressources personnelles et financières	★★★★☆

Un groupe d'experts du bpa a comparé l'état de la gestion de la sécurité routière en Suisse aux recommandations et standards internationaux. Il l'a apprécié sur une échelle à cinq niveaux: faible conformité (*) à grande conformité (*****).

Politique de sécurité routière: commentaires

- **Pas d'objectif de sécurité routière:** contrairement à par le passé, la Suisse ne s'est fixé aucun objectif quantitatif de réduction du nombre de blessés graves et de tués sur ses routes. Dans le cadre des consultations relatives à Via sicura, le Conseil fédéral et le Parlement ont néanmoins réaffirmé leur volonté de faire encore davantage progresser la sécurité routière en Suisse. Ils souhaitent abaisser de manière **significative** le nombre de blessés graves et de tués sur les routes helvétiques.
- **L'approche systémique est négligée:** il y a une quinzaine d'années, dans le cadre de VESIPO, la Suisse présentait des éléments du «**Safe System Approach**». Celui-ci n'a ensuite plus été explicitement considéré lors de l'élaboration de Via sicura. Implicitement, des mesures allant dans le sens de cette approche systémique sont toutefois réalisées dans le cadre de Via sicura (p. ex. mesures infrastructurelles ISSI en vertu de l'art. 6a LCR). Le Safe System Approach vise un système routier qui pardonne les erreurs de l'être humain et tient compte de sa vulnérabilité physique. L'optimisation du cadre technique et du déroulement du trafic favorise la protection des usagers de la route contre les blessures graves ou mortelles. Pareille approche engage non seulement les usagers de la route mais également le législateur, les propriétaires routiers et les constructeurs automobiles.
- **Absence d'objectifs partiels:** les progrès réalisés dans les différents domaines peuvent être mesurés à l'aune des objectifs quantitatifs atteints. Il serait ainsi possible de réclamer que tous les enfants en Suisse bénéficient de leçons d'éducation routière au moins jusqu'au test cycliste scolaire ou que le respect des principales règles de la circulation soit contrôlé chez tous les groupes d'usagers de la route. Or, la Suisse ne s'est pas fixé pareils **objectifs partiels**, ce qui complique l'appréciation et le lancement de mesures.
- **Lacunes dans l'identification systématique des facteurs de risque et des mesures efficaces:** depuis une soixantaine d'années, le travail de sécurité routière est l'objet de recherches. Les connaissances acquises sur les facteurs de risque et l'efficacité des mesures de prévention ont permis d'augmenter l'impact des efforts de sécurité de même que leur acceptation par la population et les responsables du système. En Suisse, seule une partie des mesures de sécurité sont **identifiées** et **réalisées de manière systématique** (p. ex. dans les dossiers de sécurité annuels du bpa financés par le FSR).
- **Principales mesures infrastructurelles et légales rarement évaluées:** il y a lieu de connaître l'impact et la manière d'agir des **principales mesures** dans un contexte donné, faute de quoi il est impossible de justifier les investissements. En Suisse, on évalue principalement l'efficacité des campagnes de sécurité, et trop rarement celle des mesures d'ordre infrastructurel ou légal.
- **De bonnes conditions de sécurité routière en Suisse:** il est possible d'augmenter durablement le niveau de sécurité routière lorsque les compétences sont bien définies et que les ressources nécessaires sont disponibles. A cet égard, la Suisse – pays riche et bien organisé – est en bonne posture. Quelques optimisations s'imposent, p. ex. en matière de coordination entre différents acteurs ou de légitimation du financement des contrôles routiers.