

Baromètre de la sécurité routière

Niveau de sécurité sur les routes suisses en 2020

Accidentalité routière

	Dommages corporels graves (2019)	Variation	
		À moyen terme	À court terme
Total	3 826	↘	↘
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	771	↘	↘
Motocycle	1 020	↘	→
Vélo électrique	366	↗	↗
Vélo classique	818	→	↘
À pied (engins assimilés à des véhicules inclus)	600	↘	→
Autres	251	↘	→
Âge			
Enfants (0-14 ans)	173	↘	→
Adolescents (15-17 ans)	132	↘	→
Jeunes adultes (18-24 ans)	389	↘	↘
Adultes (25-64 ans)	1 006	↘	→
Seniors (65 ans et +)	1 272	→	→
Région linguistique			
Suisse alémanique	2 501	→	→
Suisse romande	1 107	↘	→
Tessin	218	↘	→
Localisation			
En localité	2 381	→	→
Hors localité	1 245	↘	↘
Sur autoroute	200	↘	→
Type d'accident			
Collision	2 052	↘	↘
Perte de maîtrise	1 663	→	→
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	111	↘	→
Cause			
Inattention et distraction	1 068	↘	↘
Refus de priorité	964	↘	↘
Vitesse	701	↘	→
Influence de l'alcool	469	↘	→
Influence de médicaments ou de stupéfiants	140	→	→

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

À moyen terme: variation moyenne durant la période 2009 à 2019, calculée par régression linéaire, de 2%, -2% ou davantage

À court terme: hausse ou baisse statistiquement significative enregistrée en 2019 par rapport à la moyenne de 2016 à 2018; probabilité d'erreur: 5%

Source: OFROU, accidents de la route enregistrés par la police

Évolution de l'accidentalité routière

- **Toujours moins de blessés graves et de tués:** l'accidentalité routière a fortement baissé en Suisse ces dernières années. Depuis 2009, le nombre d'accidents mortels a reculé de près de 50%, passant de 349 à 187. Cette évolution positive ne concerne pas seulement les tués; le nombre de blessés graves a lui aussi diminué de près de 30% durant la dernière décennie: il est passé de 4708 à 3639.
- **Peu de progrès en matière de mobilité douce:** les conducteurs de voitures de tourisme et leurs passagers 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. Seuls les motards enregistrent des baisses du même ordre de grandeur. Ils restent néanmoins les usagers de la route qui subissent le plus d'accidents graves. Les piétons et les cyclistes n'ont, quant à eux, que peu voire pas du tout profité des évolutions positives. Chez ces derniers, le nombre de blessés graves s'est maintenu à un haut niveau au cours de la dernière décennie. Chez les utilisateurs de vélos électriques, qui connaissent un boom, l'accidentalité poursuit sa progression.
- **Des accidentés en moyenne 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. Le nombre de seniors tués sur les routes suisses a certes diminué, mais celui des blessés graves a progressé pour cette tranche d'âge.
- **Les hommes davantage touchés que les femmes:** les accidents de la route graves concernent deux fois plus d'hommes que de femmes. Les accidents impliquant des hommes sont par ailleurs souvent plus lourds de conséquences. 2/3 des blessés graves et 3/4 des tués sur les routes suisses sont de sexe masculin.
- **Forte accidentalité routière au Tessin:** durant la dernière décennie, 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 plus élevé au Tessin que dans les deux autres régions linguistiques, ce surtout en raison du trafic touristique.
- **Routes hors localité dangereuses:** 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) pour 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 plus problématique que la mise en danger de soi:** dans la statistique officielle des accidents de la route, la plupart des dommages corporels graves 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 environ 2 fois plus élevé 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: inattention ou distraction, refus de priorité, vitesse et alcool. La plupart des accidents sont dus à une erreur comportementale. Parmi toutes les causes des accidents de la circulation, la vitesse fait le plus victimes. Selon les procès-verbaux d'accident établis par la police, les insuffisances des véhicules ou de l'infrastructure routière jouent en revanche un rôle mineur.
- **Usagers de la route vulnérables fortement touchés:** globalement, les tendances se sont confirmées: le problème de la mobilité douce s'accroît et l'accidentalité routière concerne toujours plus de seniors.

Indicateurs de sécurité routière

	Valeur actuelle	Variation	
		À moyen terme	À court terme
Comportements observés			
Taux de port de la ceinture par les conducteurs de voitures de tourisme	96%	→	→
Taux de port de la ceinture par les passagers arrière de voitures de tourisme	77%	→	→
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	94%	→	→
Taux de port du casque par les utilisateurs de vélos électriques rapides	92%	↗	↗
Taux de port du casque par les utilisateurs de vélos électriques lents	65%	→	→
Taux de port du casque par les cyclistes classiques	52%	↗	→
Taux de feux allumés de jour sur les voitures de tourisme	97%	↗	→
Acceptation de mesures de sécurité (proportion de personnes qui y sont plutôt favorables)			
Vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes routiers limités à 50 km/h	59%	↗	→
Enregistreur de données d'accident obligatoire dans tous les véhicules	63%	→	↗
Force probante des contrôles de la concentration d'alcool dans l'air expiré	29%	↘	→
Interdiction générale de téléphoner au volant (même avec un dispositif mains libres)	51%	...	→
Port obligatoire du casque pour tous les utilisateurs de vélos électriques	85%	...	→
Obligation pour les cyclistes motorisés de rouler avec l'éclairage allumé même de jour	76%	...	...
Tachymètre (appareil de mesure de la vitesse) obligatoire pour les vélos électriques rapides (assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h)	76%	...	...
Comportements que les automobilistes déclarent ne jamais adopter ou seulement rarement			
Téléphoner avec le portable à la main tout en conduisant	94%	...	→
Téléphoner avec un dispositif mains libres tout en conduisant	57%	...	↘
Lire ou écrire quelque chose sur le portable ou la tablette tout en conduisant	94%	...	...
Manipuler le GPS tout en conduisant	76%	...	...
Manipuler la chaîne stéréo	40%	...	...
Conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus	93%	...	→
Talonner le véhicule qui précède	80%	...	...
Comportements que les cyclistes déclarent ne jamais adopter ou seulement rarement			
Téléphoner avec le portable à la main tout en roulant	96%	...	...
Écouter de la musique tout en roulant	81%	...	...
Rouler après avoir bu deux verres d'alcool ou plus	83%	...	...
Passer sans être prioritaire	86%	...	...
Rouler de nuit sans éclairage	89%	...	...
Rouler de nuit sans porter des vêtements clairs ou réfléchissants	54%	...	...
Comportements que les piétons déclarent ne jamais adopter ou seulement rarement			
Traverser la route hors des passages piétons	63%	...	...
Traverser la route sur un passage piétons sans avoir regardé préalablement à gauche et à droite	86%	...	...
Être en route la nuit en portant des vêtements sombres ou sans éléments réfléchissants	44%	...	...
Écouter de la musique avec des écouteurs tout en marchant	72%	...	...
Téléphoner en marchant	47%	...	...
Lire ou écrire quelque chose sur le portable tout en marchant	56%	...	...
Connaissances des automobilistes			
Limite actuelle d'alcoolémie au volant (en pour mille)	63%	↘	→

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

À moyen terme: variation durant les 10 dernières années

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

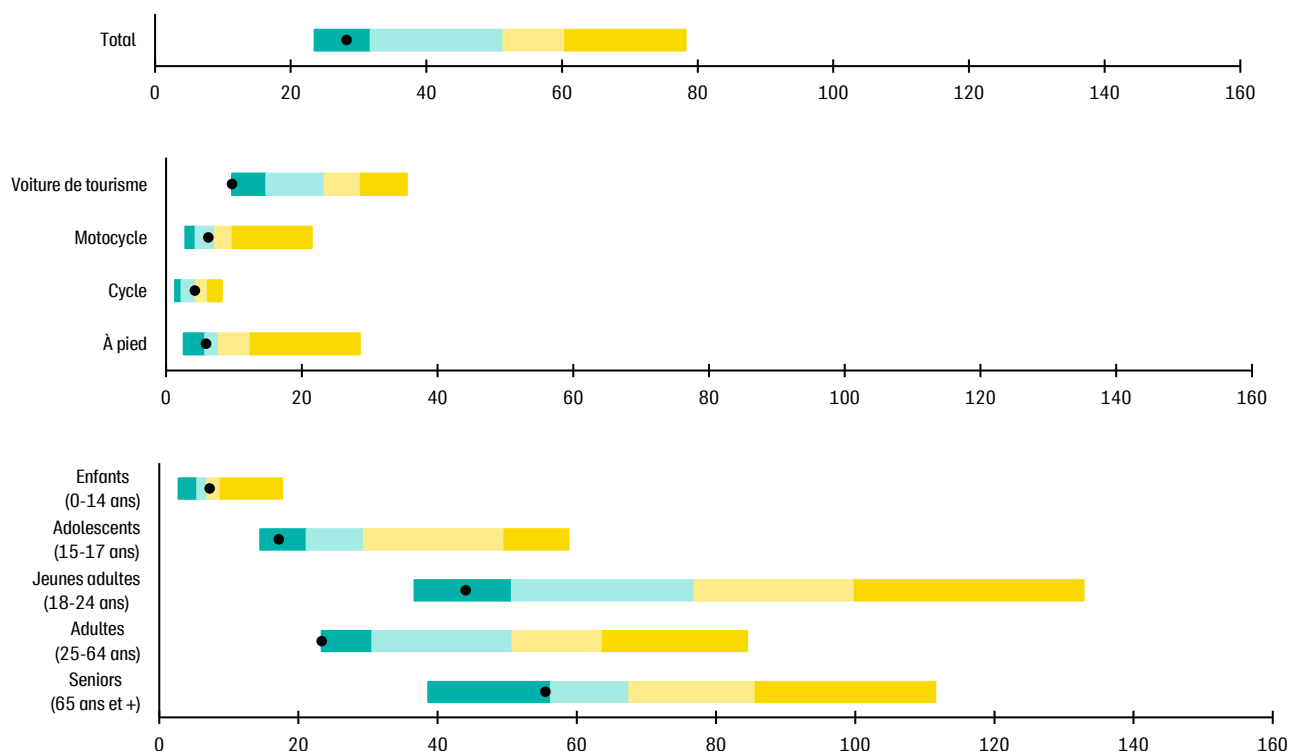
Sources: relevés du BPA; sondage du BPA auprès de la population; E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA)

Évolution des indicateurs de sécurité routière

- **Les automobilistes bouclent la ceinture:** depuis de nombreuses années, le comportement observé sur les routes suisses est positif. Quelque 95 usagers de la route sur 100 s'attachent (conducteurs ou passagers avant de voitures de tourisme), roulent avec les feux allumés même de jour (hausse la plus importante des dix dernières années du fait de l'introduction de l'obligation en 2014) et portent un casque lorsqu'ils circulent à cyclomoteur et à vélo électrique rapide (sur ces vélos, le port du casque est obligatoire). 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 ainsi que dans le port du casque par les cyclistes utilisant un vélo classique ou un vélo électrique lent.
- **Mesures de sécurité routière généralement acceptées par la population:** 85% de la population helvétique soutient le port obligatoire du casque pour tous les utilisateurs de vélos électriques. 3 résidents suisses sur 4 se prononcent pour l'obligation pour les cyclistes motorisés de rouler avec l'éclairage allumé même de jour. Ils sont autant à être plutôt favorables à l'obligation d'équiper les vélos électriques rapides (avec une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h) d'un tachymètre. Les mesures «Enregistreur de données d'accident obligatoire dans tous les véhicules», «Vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes routiers limités à 50 km/h» et «Interdiction générale de téléphoner au volant (même avec un dispositif mains libres)» jouissent également d'une acceptation relativement large auprès des automobilistes.
- **Les automobilistes déclarent respecter fondamentalement les règles et miser sur la sécurité:** 9 automobilistes sur 10 ne téléphonent jamais ou seulement rarement sans dispositif mains libres en conduisant, ne lisent ou n'écrivent jamais ou seulement rarement quelque chose sur leur portable/tablette, et ne prennent jamais ou seulement rarement le volant après avoir bu deux verres d'alcool ou plus. En outre, 8 automobilistes sur 10 ne talonnent jamais ou seulement rarement le véhicule qui précède et quasiment autant ne manipulent jamais ou seulement rarement le GPS en roulant. En revanche, ils sont à peine 6 sur 10 à ne jamais téléphoner, ou seulement rarement, avec un dispositif mains libres en route, et même 4 sur 10 à ne jamais manipuler, ou seulement rarement, la chaîne stéréo en conduisant.
- **Les cyclistes déclarent se comporter généralement de manière sûre et selon les règles:** le comportement autodéclaré des cyclistes permet de conclure qu'ils circulent globalement de manière sûre et en respectant les règles. Environ 9 cyclistes sur 10 ne téléphonent jamais ou seulement rarement en roulant, autant ne circulent jamais ou seulement rarement la nuit sans éclairage et ne passent jamais ou seulement rarement s'ils n'ont pas la priorité. Quelque 8 cyclistes sur 10 n'écoutent jamais ou seulement rarement de la musique tout en circulant, et autant ne prennent jamais ou seulement rarement la route après avoir consommé deux verres d'alcool ou plus. Par contre, à peine la moitié des cyclistes ne roulent jamais ou seulement rarement sans vêtements clairs ou réfléchissants la nuit.
- **Les piétons déclarent se comporter parfois à l'encontre des règles et de la sécurité:** si près de 9 piétons sur 10 n'empruntent jamais ou seulement rarement un passage piétons sans avoir regardé au préalable à gauche et à droite, à peine 6 sur 10 ne traversent jamais ou seulement rarement la route hors des passages piétons. Seuls environ 4 piétons sur 10 ne se déplacent jamais ou seulement rarement la nuit avec des vêtements sombres ou sans éléments réfléchissants. Selon les propres déclarations des piétons, ceux-ci s'adonnent relativement souvent à des activités détournant leur attention: si 7 sur 10 n'écoutent jamais ou seulement rarement de la musique en marchant, à peine la moitié d'entre eux renoncent largement à utiliser le portable.
- **Connaissance de la limite d'alcool au volant en nette baisse:** à peine 2 automobilistes sur 3 sont désormais capables de citer la valeur de la limite d'alcool au volant actuellement en vigueur pour les conducteurs de véhicules à moteur (0,5 pour mille). Cette proportion a sensiblement diminué durant la dernière décennie.

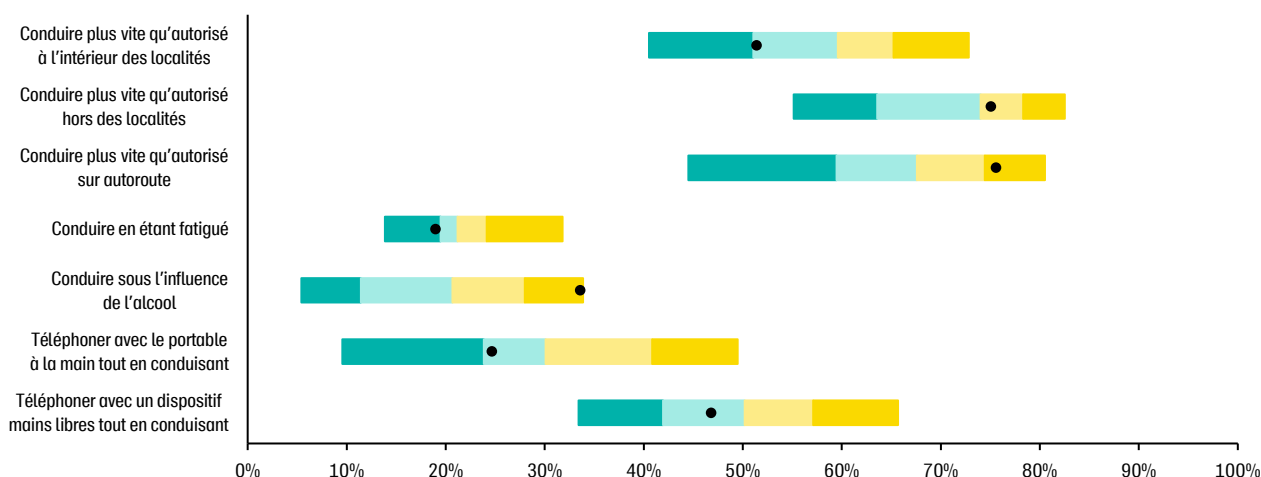
Comparaison internationale

Tués sur les routes par million d'habitants en Suisse et dans d'autres pays européens¹, selon le moyen de locomotion et l'âge de ces personnes, Ø 2014-2018



Source: OCDE, International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)

Proportion d'automobilistes qui déclarent avoir adopté au moins une fois certains comportements au cours des 30 derniers jours (ESRA 2018; 20 pays européens²)



Source: E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA)

L'extrémité gauche d'une barre colorée indique la valeur la plus faible (meilleure valeur) obtenue parmi les pays européens et l'extrémité droite, la valeur la plus élevée (valeur la plus mauvaise). Le point noir signale la valeur pour la Suisse. Chaque couleur correspond à un quart des pays. La médiane se situe au passage de la couleur verte à la couleur jaune: 50% des pays affichent une valeur plus élevée, et 50% une valeur plus faible.

¹ A, B, CH, CZ, D, DK, E, F, FIN, GB, GR, H, I, IRL, L, LT, N, NIRE, NL, P, PL, S, SLO

² A, B, CH, D, DK, GR, E, FIN, F, IRL, I, NL, PL, P, S, SLO, UK, CZ, H, N

Bilan de la Suisse en comparaison internationale

- **Dans le peloton de tête des pays aux routes les plus sûres:** en comparaison internationale et en rapportant les chiffres à la population correspondante, la Suisse fait état de peu de tués sur ses routes. Au niveau européen, si l'on considère le nombre de victimes de la route au cours des cinq dernières années, elle se situe dans le quart supérieur des pays examinés, c.-à-d. dans le quart le plus sûr.
- **Les conducteurs et les passagers de voitures de tourisme jouissent d'une bonne sécurité en Suisse:** rapporté à la population correspondante, le nombre d'occupants de voitures de tourisme tués sur les routes compte, pour la Suisse, parmi les plus faibles au niveau européen et même mondial.
- **Seulement en milieu de tableau au niveau européen concernant la protection des usagers de la route vulnérables:** certains pays sont plus sûrs que la Suisse pour les motards et les cyclistes. À titre d'exemple et compte tenu de la population correspondante, plus de la moitié des pays européens comptent moins de cyclistes tués sur leurs routes.
- **Enfants fortement touchés en Suisse:** en matière de sécurité routière des adolescents et des adultes (jeunes adultes inclus), la Suisse figure dans le quart supérieur, c.-à-d. le quart le plus sûr. De même, les seniors y sont bien lotis en comparaison de la plupart des autres pays européens. En revanche, la Suisse a encore un net potentiel d'amélioration en ce qui concerne les accidents de la route des enfants: dans ce domaine, la Suisse se situe dans l'avant-dernier quart inférieur des pays européens. Une analyse montre que ce résultat s'explique avant tout par le nombre particulièrement élevé d'enfants qui perdent la vie comme piétons dans le trafic routier helvétique.
- **Conduite en état d'ébriété plus fréquente en Suisse que dans d'autres pays:** en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, la Suisse fait partie du quart le plus mauvais parmi les pays européens. 3 automobilistes sur 10 déclarent avoir conduit au moins une fois sous l'influence de l'alcool sur les routes helvétiques au cours des 30 derniers jours. La Suisse s'en sort mieux à d'autres égards. Les enquêtes réalisées auprès d'automobilistes révèlent que «rouler plus vite qu'autorisé à l'intérieur des localités» est plus rare en Suisse que dans le reste de l'Europe; pour ce qui est du même comportement hors des localités, la Suisse se trouve au milieu du peloton européen et sur autoroute, ce comportement est plus fréquent en Suisse que dans la plupart des autres pays européens. En Suisse, 5 automobilistes sur 10 circulent au moins une fois par an plus vite qu'autorisé à l'intérieur des localités, et même plus de 7 sur 10 hors des localités ainsi que sur autoroute. «Téléphoner (avec ou sans dispositif mains libres) tout en conduisant» est moins répandu chez les automobilistes de Suisse que ceux des autres pays européens.

Stratégies de prévention routière

Degré d'exploitation des cinq stratégies principales de prévention routière et des champs de mesures correspondants:

Enforcement (la 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 cinq stratégies principales de prévention routière quant à leur degré d'exploitation actuel en Suisse.

État de la mise en œuvre des stratégies

- **Bonne législation, mais potentiel au niveau de son exécution:** dans le domaine de l'enforcement, de nombreux progrès ont déjà été accomplis par le passé en Suisse, 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, de drogues ou de médicaments est encore trop faible. De même, il faudrait renforcer les contrôles de vitesse, en particulier sur les routes hors des localités et sur celles limitées à 50 km/h à l'intérieur des localités.
- **Assistance optimale de l'être humain par la technique:** un autre grand potentiel réside dans la configuration technique du système routier. Il s'agit de développer les infrastructures cyclables et d'étendre les zones 30. Les routes devraient être plus lisibles et plus promptes à pardonner les erreurs. Les véhicules sont à adapter aux capacités de l'être humain. 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 le niveau de formation est globalement élevé, il existe des possibilités d'optimisation, par exemple dans la formation à la conduite. Les adaptations de celle-ci adoptées par le Conseil fédéral ne correspondent qu'à une petite partie du paquet de mesures initialement soumis en vue de la révision des prescriptions relatives au permis de conduire (OPERA-3). La formation à la conduite peut également être améliorée grâce à l'élaboration et à l'utilisation de supports didactiques de qualité ainsi qu'à l'optimisation de la formation des moniteurs de conduite, au vu notamment de l'automatisation croissante des véhicules. Il convient par ailleurs d'évaluer la mesure de Via sicura qui prévoit des cours de rééducation routière obligatoires et d'identifier d'éventuelles possibilités d'amélioration. Le transfert des connaissances et la sensibilisation s'effectuent surtout par le biais de campagnes médiatiques. Or, il convient de développer une prévention plus spécifique aux groupes cibles, par exemple dans les entreprises et les écoles.
- **De nouveaux risques:** le Conseil fédéral a décidé d'abaisser à 17 ans l'âge d'obtention du permis d'élève conducteur et d'introduire une période d'apprentissage minimale d'un an, deux mesures qui entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2021. Par là, il entend inciter les jeunes à parcourir au moins 3000 km avec un moniteur de conduite ou un accompagnateur privé avant de s'inscrire à l'examen de conduite. L'autorisation de conduire une voiture dès 17 ans et une moto de la catégorie A1 (125 cm³) dès 16 ans est toutefois susceptible d'induire de nouveaux risques.
- **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 (p. ex. des primes d'assurance qui dépendent du comportement de conduite). La réduction de l'impôt sur les véhicules à moteur en fonction de l'équipement en 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 en général rapidement sur les lieux d'un accident.

Gestion de la sécurité routière

État 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



Évaluation 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 (une étoile) à grande conformité (cinq étoiles).

État de la gestion de la sécurité routière

L'engagement des Chambres fédérales en faveur de la sécurité routière a récemment diminué. Ces dernières souhaiteraient supprimer des mesures ayant fait leurs preuves et annuler des mesures approuvées mais n'ayant pas encore été introduites.

- **Un objectif de sécurité routière a été formulé, mais sa mise œuvre reste ouverte:** en 2017, l'Office fédéral des routes (OFROU) a fixé à 100 le nombre de tués sur les routes helvétiques à atteindre à l'horizon 2030, et celui des blessés graves à 2500. Cet objectif n'a toutefois pas (encore) été confirmé par les politiques et une stratégie de mise en œuvre fait elle aussi défaut.
- **L'approche systémique est négligée:** le paradigme de la responsabilité partagée, ou «Safe System Approach», doit être appliqué de façon plus systématique. Il a pour objectif un système routier tolérant (les erreurs), qui tiendrait compte des erreurs de l'être humain qu'il n'est pas possible de réduire par des moyens raisonnables ainsi que de leur vulnérabilité. Cette approche met les usagers de la route mais également le législateur, les propriétaires routiers et les constructeurs automobiles face à leurs responsabilités. La Suisse l'a en partie appliquée il y a une quinzaine d'années, dans le cadre de VESIPO. Elle n'a ensuite plus été explicitement mentionnée et suivie dans le cadre de Via sicura. Des mesures allant dans le sens de cette approche systémique sont toutefois réalisées (p. ex. mesures infrastructurelles ISSI en vertu de l'art. 6a LCR). Le potentiel est toutefois encore loin d'être totalement exploité.
- **Absence d'objectifs partiels:** les progrès réalisés dans les différents domaines devraient pouvoir être mesurés à l'aune d'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 (que tous les enfants ne sont pas encore tenus de passer à l'heure actuelle) 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 mesures de sécurité:** la sécurité routière fait l'objet de recherches depuis une soixantaine d'années en Suisse. 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 testées de manière systématique.
- **Mesures infrastructurelles et légales rarement évaluées:** même dans le travail de prévention, il y a lieu de connaître l'impact et la manière d'agir des mesures, 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. L'évaluation de Via sicura et celle portant sur la détermination de l'aptitude à la conduite des seniors, dont le rapport sera bientôt disponible, constituent deux exceptions à cet égard.
- **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. À cet égard, la Suisse – pays riche et bien organisé – est en bonne posture. Quelques optimisations s'imposent, par exemple en matière de coordination entre différents acteurs.

Le BPA s'engage pour votre sécurité.

Centre de compétences depuis 1938, il vise à faire baisser le nombre d'accidents graves en Suisse, grâce à la recherche et aux conseils prodigués. Dans le cadre de son mandat légal, il est actif dans la circulation routière, l'habitat, les loisirs et le sport.