

Berne, le 28 septembre 2022

Communiqué de presse

Expéditeur	Service de presse du BPA
Téléphone	+41 31 390 21 21
E-mail	medias@bpa.ch
Informations	bpa.ch/medias

Relevés 2022 du BPA

Le taux de port du casque de vélo reste stable

Deux cyclistes non motorisés sur cinq ne portent toujours pas de casque en 2022. Le taux de port est resté stable par rapport à l'année précédente (56 % contre 57 % en 2021) selon l'un des relevés du BPA relatifs aux comportements dans la circulation routière. Il varie cependant fortement en fonction du but du déplacement. La part de conductrices et conducteurs de vélos électriques lents portant un casque est, quant à elle, légèrement plus élevée (68 %). Le relevé montre de plus que trop peu de vélos électriques circulent avec les feux allumés de jour.

En 2021, près de 1400 cyclistes, motorisés ou non, ont été grièvement ou mortellement blessés dans des accidents de la circulation. Même si leur nombre a légèrement diminué en une année, la tendance à long terme est moins réjouissante: le nombre d'accidents graves de vélos électriques est en constante augmentation et celui des vélos non motorisés stagne à un niveau élevé. La sécurité des conducteurs et conductrices de vélos électriques ainsi que des cyclistes non motorisés constitue une priorité du BPA, qui s'engage depuis longtemps pour la promotion d'infrastructures cyclables sûres et la mise en place de mesures de prévention comportementale.

Vélos électriques lents: taux de port du casque légèrement plus élevé

Le port d'un casque constitue un moyen simple et efficace de réduire de moitié le risque de blessures à la tête en cas d'accident. Plus de deux cyclistes non motorisés sur cinq ne portent cependant toujours pas de casque. L'un des relevés annuels du BPA relatifs aux comportements dans la circulation routière a en effet révélé qu'en 2022, seuls 56 % des cyclistes non motorisés portent un casque. Ce taux est stable par rapport à l'année précédente (57 %). Depuis toujours, c'est durant les déplacements effectués à des fins de loisirs que les cyclistes non motorisés mettent le plus souvent un casque (60 % en 2022, 62 % en 2021,) alors que c'est lorsqu'ils vont faire leurs courses que le taux de port est le plus bas (30 % en 2022 contre 32 % en 2021).

Les adeptes de mobilité électrique sont, quant à eux, 68 % (70 % en 2021) à porter un casque lorsqu'ils circulent sur un vélo électrique lent (assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h) et 91 % (93 % en 2021) sur un vélo électrique rapide (assistance jusqu'à 45 km/h). À noter que le casque est obligatoire sur les modèles rapides.

Trop peu de vélos électriques circulent avec les feux allumés

La visibilité est une autre mesure augmentant considérablement la sécurité routière. Si de précédents relevés du BPA montrent que la quasi-totalité des véhicules à moteur (voitures, camions et motos) circulent avec les phares allumés de jour, il en va différemment pour les vélos électriques. Seuls 33 % des conductrices et conducteurs d'un vélo électrique lent et 62 % des utilisatrices et utilisateurs d'un vélo électrique rapide allument les feux de leur deux-roues le jour. Or, l'enclenchement

de l'éclairage est obligatoire de jour pour tous les vélos électriques depuis le 1^{er} avril 2022 (relevé effectué après l'entrée en vigueur de la loi).

Bien que l'évolution des taux de port du casque et d'éclairage allumé de jour soit positive à moyen terme, il reste une marge de progression tant chez les cyclistes motorisés que non motorisés. Les uns comme les autres sont en effet particulièrement vulnérables dans la circulation routière. Un autre facteur déterminant pour l'accroissement de leur sécurité consiste dans la réalisation d'infrastructures cyclables sûres. Le BPA s'engage en faveur de tels aménagements en conseillant les autorités compétentes.

Ceinture de sécurité: potentiel d'amélioration sur les sièges arrière

Depuis de nombreuses années, un taux proche de 100 % peut être constaté s'agissant du port de la ceinture de sécurité sur les sièges avant des voitures de tourisme ainsi que du port du casque chez les motocyclistes (tous types de motocycles confondus). Il existe cependant un important potentiel d'amélioration en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité à l'arrière des voitures et les éléments de l'équipement de protection individuelle des motocyclistes autres que le casque. Par exemple, moins d'un scootériste sur deux porte des gants lorsqu'il conduit et moins de 20 % des scootéristes sont équipés d'un blouson de moto.

Récolter et analyser les données relatives au niveau de sécurité en Suisse constitue une tâche centrale du BPA. Ces données constituent une source d'information essentielle pour le travail de prévention. Les relevés annuels du BPA sont effectués par des personnes formées par ce dernier.

Information destinée aux rédactions

Le service de presse du BPA propose librement aux radios des enregistrements audio de quelques-unes des déclarations figurant dans les communiqués. Nous restons naturellement volontiers à votre disposition pour répondre à des questions individuelles. [Vers](#) les enregistrements audio.