

Baromètre de la sécurité routière

Niveau de sécurité sur les routes suisses en 2019

Accidentalité routière

	Dommages corporels graves (2018)	Variation	
		À moyen terme	À court terme
Total	4 106	↘	→
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	876	↘	→
Motocycle	1 110	↘	→
Vélo électrique	321	↗	↗
Vélo classique	904	→	→
À pied (engins assimilés à des véhicules inclus)	625	↘	→
Autres	270	↘	→
Age			
Enfants (0-14 ans)	183	↘	→
Adolescents (15-17 ans)	142	↘	→
Jeunes adultes (18-24 ans)	437	↘	→
Adultes (25-64 ans)	1 056	↘	→
Seniors (65 ans et +)	1 389	→	↗
Région linguistique			
Suisse alémanique	2 756	↘	→
Suisse romande	1 129	↘	→
Tessin	221	↘	→
Localisation			
En localité	2 521	→	→
Hors localité	1 373	↘	→
Sur autoroute	212	↘	→
Type d'accident			
Collision	2 243	↘	→
Perte de maîtrise	1 745	→	↗
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	118	↘	→
Cause			
Inattention et distraction	1 153	↘	→
Refus de priorité	1 067	↘	→
Vitesse	715	↘	→
Influence de l'alcool	431	↘	→
Influence de médicaments ou de stupéfiants	130	→	→

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

À moyen terme: variation moyenne durant la période 2008 à 2018, calculée par régression linéaire, de 2%, -2% ou davantage

À court terme: hausse ou baisse statistiquement significative enregistrée en 2018 par rapport à la moyenne de 2015 à 2017; probabilité d'erreur: 5%

Accidentalité routière: commentaires

- **Toujours moins de blessés graves et de tués:** 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.
- **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. Les motards restent néanmoins les usagers de la route qui subissent le plus d'accidents graves.
- **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. En 2018, il a même augmenté par rapport aux trois années précédentes. 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**.
- **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 bien 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) sur les routes hors localité est multipliée par 3 par rapport à celle en localité, et par 2 comparée à celle sur autoroute.
- **Principal problème, la mise en danger d'autrui:** 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 de 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 de victimes. Les insuffisances des véhicules ou de l'infrastructure routière jouent en revanche un rôle mineur.

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	95%	→	→
Taux de port de la ceinture par les passagers arrière de voitures de tourisme	78%	↗	→
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	96%	→	→
Taux de port du casque par les utilisateurs de vélos électriques rapides	87%	...	→
Taux de port du casque par les utilisateurs de vélos électriques lents	67%	...	→
Taux de port du casque par les cyclistes classiques	50%	↗	→
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)			
Modèle de vitesses 50/30 km/h en localité	56%	→	→
Port obligatoire du casque pour tous les cyclistes	73%	↗	→
Port obligatoire du casque cycliste pour les enfants jusqu'à 14 ans	89%	→	→
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%	...	→
Chauffards autorisés à conduire uniquement des véhicules équipés d'une boîte noire (enregistreur de données)	69%	→	...
Obligation de suivre des cours de rééducation routière en cas d'infractions graves au code de la route	77%	↘	...
Comportements que les automobilistes déclarent ne jamais adopter ou seulement rarement			
Téléphoner avec le portable à la main tout en conduisant	95%	...	...
Téléphoner avec un dispositif mains libres tout en conduisant	58%	...	...
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	94%	...	...
Conduire en étant fatigué	82%	...	...
Comportements que les cyclistes déclarent ne jamais adopter ou seulement rarement			
Téléphoner avec le portable à la main tout en roulant	95%	...	...
Écouter de la musique tout en roulant	82%	...	...
Rouler après avoir bu deux verres d'alcool ou plus	81%	...	...
Passer sans être prioritaire	91%	...	...
Rouler de nuit sans lumière	92%	...	...
Rouler de nuit sans porter des vêtements clairs ou réfléchissants	53%	...	...
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 ou la tablette 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

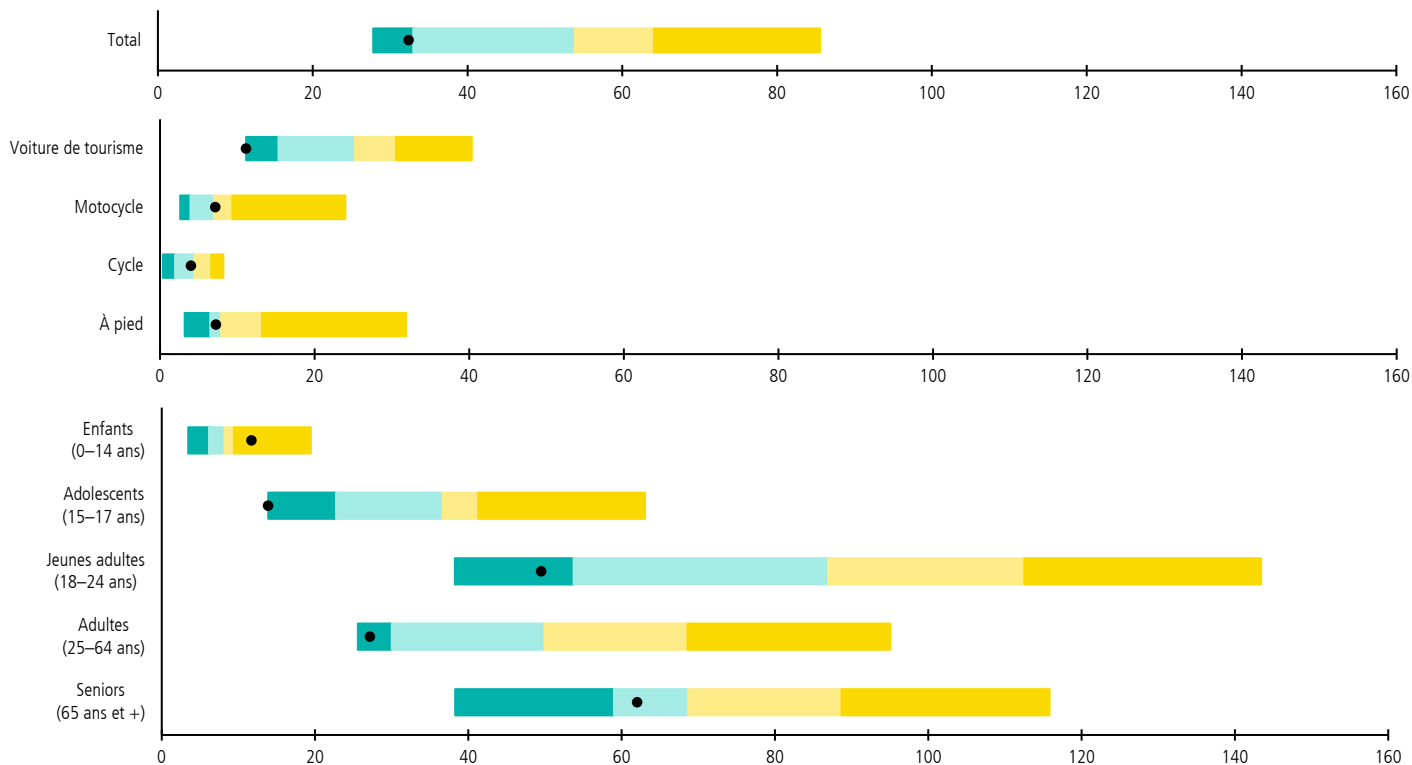
À court terme: variation durant les 2 à 5 dernières années

Indicateurs de sécurité routière: commentaires

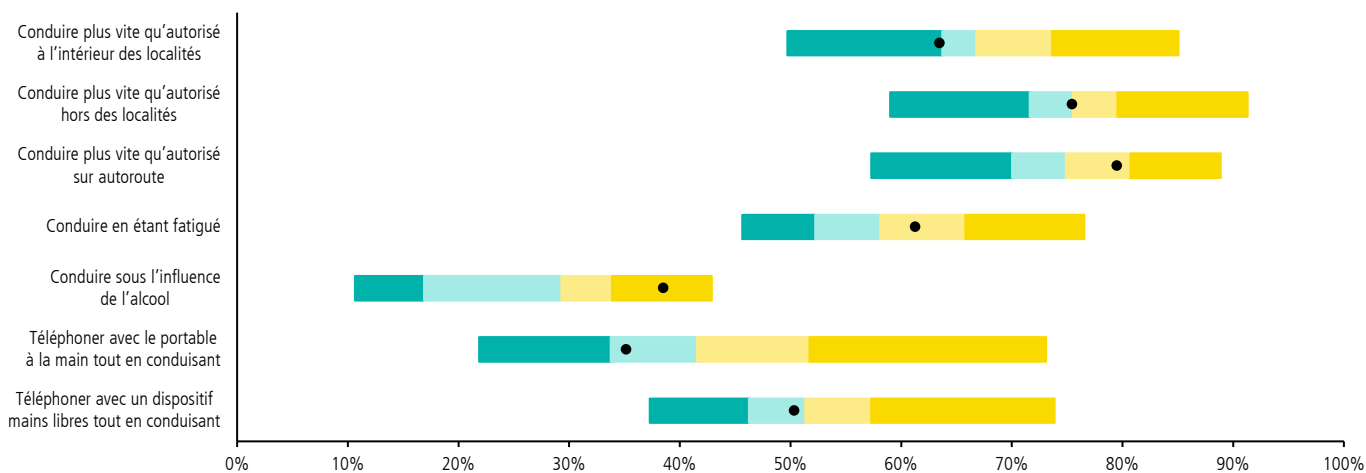
- **Les automobilistes bouclent la ceinture:** ces dernières années, le comportement observé sur les routes suisses a peu évolué. Il est globalement **positif**: quelque 95 usagers de la route sur 100 s'attachent (conducteurs ou passagers avant de voitures de tourisme), roulent avec les feux allumés même de jour (hausse la plus importante 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 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:** 9 résidents suisses sur 10 sont favorables au **port obligatoire du casque cycliste pour les enfants**. 3 sur 4 se prononcent pour le port obligatoire du casque pour l'ensemble des cyclistes. Ils sont autant à soutenir l'obligation de suivre des cours de rééducation routière en cas d'infractions graves au code de la route. Les mesures «Modèle de vitesses 50/30 km/h en localité», «Boîte noire pour les chauffards» et «Interdiction générale de téléphoner au volant (même avec un dispositif mains libres)» jouissent également d'une large acceptation auprès des automobilistes. Près de 30% de la population helvétique sont en faveur de la force probante des contrôles de la concentration d'alcool dans l'air expiré (ce qui est déjà le cas actuellement), avec une tendance à la hausse à court terme.
- **Les automobilistes déclarent respecter les règles et miser sur la sécurité:** 9 automobilistes sur 10 **ne téléphonent jamais ou seulement rarement avec le portable à la main** (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 manipulent jamais ou seulement rarement le GPS en roulant, et ne conduisent jamais ou seulement rarement en étant fatigués. En revanche, ils sont à peine 6 sur 10 à ne jamais téléphoner, ou seulement rarement, avec un dispositif mains libres en route, et 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. 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. 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 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 4 piétons sur 10 ne se déplacent jamais ou seulement rarement la nuit avec des **vêtements sombres ou sans éléments réfléchissants**.
- **Connaissance de la limite d'alcool au volant en baisse:** 2 automobilistes sur 3 sont capables de citer la valeur de la limite d'alcool au volant actuellement en vigueur pour les conducteurs de véhicules à moteur. Cette proportion a sensiblement diminué pendant les dernières années.

Comparaison internationale

Tués sur les routes par million d'habitants en Suisse et dans d'autres pays européens¹, selon le moyen de locomotion et le sexe de ces personnes, Ø 2012–2016



Proportion d'automobilistes qui déclarent avoir adopté au moins une fois certains comportements au cours des 12 derniers mois (ESRA 2015/2016, 20 pays européens²)



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 indique la valeur pour la Suisse. Chaque couleur correspond à 25% des pays. La médiane se situe au passage de la couleur verte à la couleur jaune: 50% des pays affichent un 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

Comparaison internationale: commentaires

- **Dans le peloton de tête des pays aux routes les plus sûres à l'échelle mondiale:** en comparaison internationale et en rapportant les chiffres à la population correspondante, la Suisse fait état de **très peu de tués sur ses routes**. Au niveau européen, elle se situe dans le quart supérieur des pays les plus sûrs si l'on considère le nombre de victimes de la route au cours des cinq dernières années.
- **Les occupants 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 est, pour la Suisse, parmi les plus faibles au niveau européen et même mondial.
- **Usagers de la route vulnérables en danger:** en Suisse, le niveau de sécurité routière est seulement moyen pour les **motards**, les **cyclistes** et les **piétons**. À titre d'exemple et compte tenu de la population correspondante, plus de la moitié des pays européens comptent moins de motocyclistes tués sur leurs routes.
- **Enfants particulièrement touchés en Suisse:** en matière de sécurité routière des adolescents et des adultes, la Suisse figure dans le quart supérieur. De même, les aînés y sont bien lotis en comparaison de la plupart des 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 le 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.
- **Conduite en état d'ébriété plus fréquente en Suisse que dans d'autres pays (européens):** les enquêtes réalisées auprès d'automobilistes européens 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, 6 automobilistes sur 10 circulent au moins une fois par an plus vite qu'autorisé à l'intérieur des localités, et même près de 8 sur 10 hors des localités ainsi que sur autoroute. «Téléphoner (avec ou sans dispositif mains libres) tout en conduisant» est plus rare parmi les automobilistes de Suisse que ceux des autres pays européens, alors qu'en matière de **conduite sous l'influence de l'alcool**, la Suisse fait partie du quart le plus mauvais parmi les pays européens: pour les routes helvétiques, 4 automobilistes sur 10 déclarent avoir conduit au moins une fois sous l'influence de l'alcool au cours des 12 derniers mois.

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 (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 stratégies de prévention routière quant à leur degré d'exploitation actuel (et donc au potentiel restant).

Stratégies de prévention routière: commentaires

- **Bonne législation, mais potentiel existant 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 (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 généralement sur les lieux d'un accident dans un délai suffisamment bref.

B) Politique de 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 (*) à grande conformité (****).

Politique de sécurité routière: commentaires

L'engagement de l'administration et 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:** en 2017, l'Office fédéral des routes (OFROU) a fixé à moins de 100 le nombre de tués sur les routes helvétiques à atteindre à l'horizon 2030, et celui des blessés graves à moins de 2500. Cet objectif n'a toutefois pas (encore) été confirmé par les politiques.
- **L'approche systémique est négligée:** il y a une quinzaine d'années, dans le cadre de VESIPO, la Suisse a en partie appliqué la «**Safe System Approach**». Celle-ci 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 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:** 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**.
- **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. L'évaluation de Via sicura et celle prévue pour la détermination de l'aptitude à la conduite des seniors constituent p. ex. 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, p. ex. 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.