

Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2014

Rapport SINUS 2015



Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2014

Rapport SINUS 2015



Impressum

Editeur	bpa – Bureau de prévention des accidents Case postale CH-3001 Berne Tél. +41 31 390 22 22 Fax +41 31 390 22 30 info@bpa.ch www.bpa.ch Commande sur www.commander.bpa.ch , n° d'article 2.269
Equipe du projet	Yvonne Achermann Stürmer, lic. ès sc. pol., collaboratrice scientifique Recherche, bpa Roland Allenbach, ing. EPF, responsable Recherche, bpa Steffen Niemann, M. A., collaborateur scientifique Recherche, bpa Gianantonio Scaramuzza, ing. EPF, collaborateur scientifique Recherche, bpa Herrmann Andrea, assistante de projet Recherche, bpa Regula Thöni, assistante de projet Recherche, bpa Christa Dähler-Sturny, assistante de division Recherche / Conseils / Sécurité des produits, bpa Section Publications / Langues, bpa
Rédaction	Roland Allenbach, ing. EPF, responsable Recherche, bpa Steffen Niemann, M. A., collaborateur scientifique Recherche, bpa
Composition, impression et tirage	W. Gassmann SA 135, ch. du Long-Champ CH-2501 Bienne 1/2015/300 Imprimé sur papier FSC
© bpa/FSR 2015	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	bpa – Bureau de prévention des accidents. <i>Rapport SINUS 2015. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2014</i> . Berne: bpa; 2015. ISSN 1664-5766 (version imprimée) ISSN 1664-5782 (PDF) 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 graphiques. Nous vous remercions de votre compréhension. Traduit de l'allemand. En cas de divergences, la version allemande fait foi.

Avant-propos



SINUS: le fruit de partenariats

Le présent ouvrage du bpa est la dernière édition en date de SINUS, le rapport sur le niveau de sécurité et l'accidentalité dans la circulation routière en Suisse.

Pour s'assurer du succès de son travail de prévention, le bpa s'entoure de partenaires. Il n'en va pas autrement pour SINUS. Car bien que ce rapport soit élaboré par le bpa, divers partenaires y contribuent au travers de leurs données. Le bpa prépare ensuite ces chiffres, les complète par les siens et les associe, pour enfin les analyser. Il en résulte un ouvrage qui donne un éclairage complet sur l'accidentalité routière en Suisse, en variant les points de vue selon le groupe d'usagers de la route, leur âge ou le lieu des accidents, notamment.

SINUS est réalisé sur mandat du Fonds de sécurité routière (FSR), un partenaire de longue date du bpa. Il est destiné aux partenaires de la prévention – décideurs, spécialistes du domaine ou autres intéressés – qu'il aide à prendre des mesures appropriées.

Je vous souhaite une bonne lecture!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Buhmann', written in a cursive style.

Brigitte Buhmann
Directrice

Sommaire

Introduction

Les accidents de la route, une charge pour la société **8**

Les accidents en bref

Les accidents de la route en général **12**

Evolution **14**

Moyen de locomotion **16**

Sexe **18**

Age **20**

Région **22**

Lieu **24**

Jour et heure **26**

Types d'accident **28**

Causes des accidents **30**

Comparaison internationale **32**

Les accidents en détail

Piétons **36**

Cycle **38**

Vélo électrique **40**

Motocycle **42**

Voiture de tourisme **44**

Véhicules automobiles lourds **46**

Enfants **48**

Jeunes adultes **50**

Seniors **52**

En localité **54**

Hors localité **56**

Sur autoroute **58**

Pertes de maîtrise **60**

Collisions **62**

Inattention et distraction **64**

Refus de priorité **66**

Alcool **68**

Vitesse **70**

Opinions et comportement

Alcool **74**

Vitesse **76**

Casque **78**

Ceinture de sécurité **80**

Conduite de jour feux allumés **82**

Conclusions

Principaux résultats **86**

Perspectives **87**

Annexe

Les résultats en un coup d'œil **88**

Démographie **90**

Parc de véhicules **91**

Exposition **92**

Prestations kilométriques **93**

Surveillance du trafic **94**

Législation **95**

Méthodologie **97**

Glossaire **103**

Sources des données **104**

Index **105**



A high-angle, close-up photograph of a person's legs and feet as they walk across a zebra crossing. The person is wearing black shorts and black sandals with red accents. The crossing consists of alternating black asphalt and bright yellow stripes. The person's shadow is cast onto the pavement to their left. The background is a solid green color.

Introduction

La mobilité de la population helvétique a aussi son revers: chaque année, plus de 80 000 personnes se blessent et près de 300 autres se tuent dans des accidents sur les routes suisses. Ceux-ci occasionnent douleurs et souffrances, mais aussi des coûts matériels de l'ordre de 4,3 milliards de francs l'an.

Les accidents de la route, une charge pour la société

En Suisse, les maladies causent chaque année plus de 60 000 décès. En comparaison, les accidents (quelque 2500 tués par an) paraissent plutôt insignifiants.

De prime abord, l'urgence d'agir semble moindre pour les accidents de la route par rapport à d'autres problèmes de santé publique, comme le tabagisme, l'alcoolisme, les maladies cardio-vasculaires ou le cancer. En effet, les problèmes sanitaires sont souvent jaugés à l'aune du **nombre de décès** qu'ils causent. Or ce critère n'est pas suffisant: il faut aussi tenir compte du nombre de blessés graves ainsi que des conséquences physiques et psychiques à long terme pour pouvoir évaluer les répercussions sociétales et socio-économiques des problèmes de santé publique.

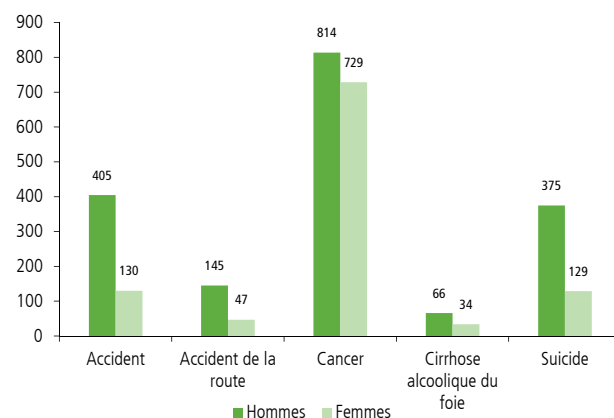
Pour les accidents de la route, les statistiques officielles ne renseignent qu'insuffisamment sur la **gravité des blessures** et les conséquences qu'ils engendrent à long terme. De plus, les accidents occasionnant des dommages corporels ne sont pas tous enregistrés par la police. C'est pourquoi, sur la base de différentes sources de données, le bpa procède chaque année à une extrapolation qui donne une image complète de l'accidentalité extraprofessionnelle en Suisse. Pour 2012, il estime à plus de 80 000 le nombre de blessés sur les routes helvétiques (seuls 22 000 ont été enregistrés par la police).

En Suisse, les accidents de la route engendrent des **coûts matériels** de plus de 4 milliards de francs l'an, dus en particulier aux traitements médicaux, aux dommages matériels et aux pertes de production consécutives aux absences professionnelles. Si l'on tient également compte des conséquences immatérielles des accidents (douleurs, souffrances, choc émotionnel, perte de la joie de vivre, etc.), les dommages se montent à près de 10 milliards de francs par an.

Si les invalides, les blessés graves et les tués ne représentent qu'une assez petite part (moins de 10%) des accidentés sur les routes suisses, ils sont en revanche à l'origine de 1/4 des coûts matériels.

En dépit d'une baisse continue des chiffres des accidents de la route depuis des années, les dommages corporels qu'ils engendrent restent considérables et le coût à la charge de la société justifie la poursuite d'une **prévention systématique**.

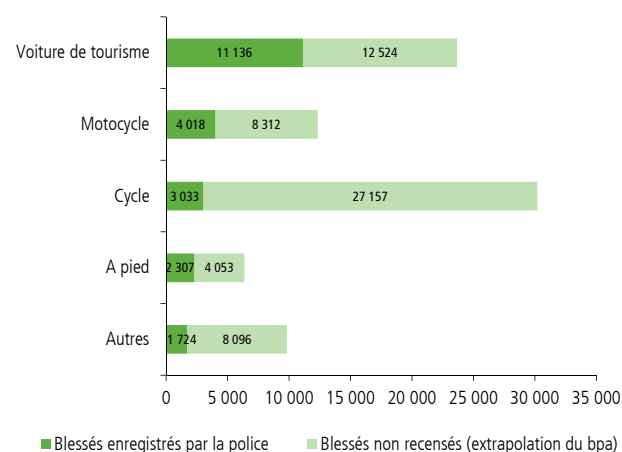
Nombre potentiel d'années de vie perdues pour 100 000 habitants, selon le sexe et des causes de décès choisies*, 2012



* Nombre potentiel d'années de vie perdues entre 1 et 70 ans, taux standardisé par âge, population européenne standard

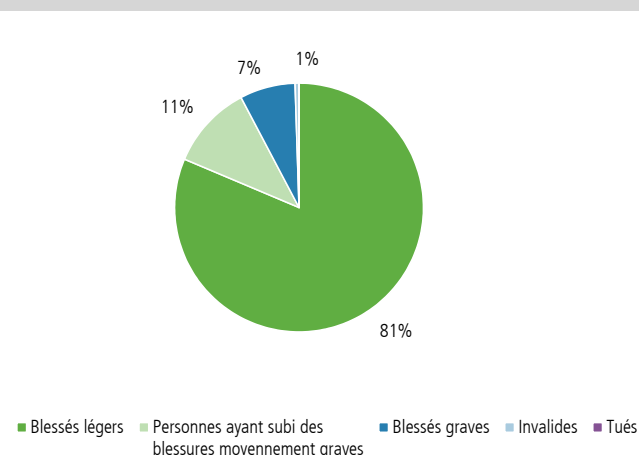
Source: OFS, statistique des causes de décès

Blessés dans les accidents de la route selon le moyen de locomotion: comparaison extrapolation du bpa/OFROU, blessés non recensés, 2012



Source: bpa, extrapolation

Répartition des dommages corporels subis dans les accidents de la route selon leur gravité⁶, 2012



Source: bpa, extrapolation

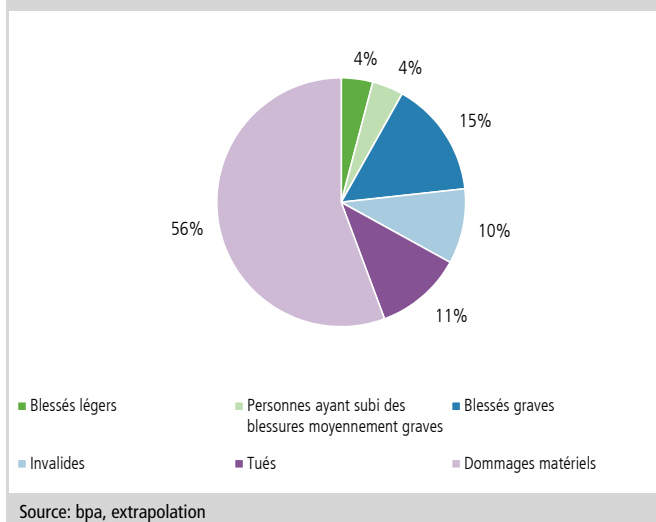
Décès selon l'âge et la cause, 2012

Cause	Age						Tous âges confondus
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
Maladies							
Système cardio-vasculaire	2	5	170	1 421	7 971	12 105	21 674
Cancer	0	25	321	3 531	9 316	3 306	16 499
Système respiratoire	0	2	19	253	1 809	1 823	3 906
Diabète	0	0	8	97	571	566	1 242
Maladie infectieuse	1	2	36	106	324	283	752
Système urinaire	0	0	0	24	381	539	944
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	21	244	225	15	505
Autres maladies	292	33	314	1 224	5 407	7 731	15 001
Total maladies	295	67	889	6 900	26 004	26 368	60 523
Accidents et morts violentes							
Accident	1	26	300	333	776	1 027	2 463
Suicide	0	3	318	404	258	54	1 037
Autres morts violentes ¹	0	4	48	44	43	11	150
Total accidents et morts violentes	1	33	666	781	1 077	1 092	3 650
Total décès	296	100	1 555	7 681	27 081	27 460	64 173

¹ Surtout homicide

Source: OFS, statistique des causes de décès

Répartition des coûts matériels des accidents de la route selon la gravité des dommages corporels⁶, 2012



Charge socioéconomique totale des accidents non professionnels en millions de CHF, selon le domaine, 2012³

Domaine	Blessés ⁶						Total
	Dommages matériels	Invalides	Blessés graves	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessés légers	Tués	
Circulation routière	2 378 ⁴	580	3 784	1 205	1 057	885	9 889
Sport	... ⁵	203	5 097	4 881	4 931	327	15 438
Habitat et loisirs	... ⁵	754	8 609	5 493	6 771	2 020	23 647
Total	2 378	1 537	17 490	11 579	12 759	3 232	48 974

Source: bpa, extrapolation

Coûts socioéconomiques des accidents non professionnels en millions de CHF, selon le domaine, 2012³

Domaine	Blessés ⁶						Total
	Dommages matériels	Invalides	Blessés graves	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessés légers	Tués	
Circulation routière	2 378 ⁴	417	646	173	175	483	4 271
Sport	... ⁵	146	705	661	765	180	2 457
Habitat et loisirs	... ⁵	573	1 192	657	890	1 225	4 537
Total	2 378	1 136	2 543	1 491	1 830	1 888	11 265

³ Seules les blessures ayant nécessité des prestations médicales ou des prestations d'assurance sont prises en compte.
⁴ Y compris les dommages matériels causés par les accidents sans blessés ni tués ainsi que les frais de justice et de police.
⁵ Il n'existe pas de données permettant de calculer le montant des dommages matériels de même que les frais de justice et de police pour les accidents dans le sport, l'habitat et les loisirs.
⁶ Gravité des dommages corporels:
 - Blessés légers: absence de moins de 1 mois
 - Personnes ayant subi des blessures moyennement graves: absence de 1 à 3 mois
 - Blessés graves et invalides: absence de plus de 3 mois ou rente d'invalidité

Source: bpa, extrapolation

Accidents non professionnels de la population résidente suisse selon le domaine, 2012

Domaine	Blessés ⁶					
	Total	Invalides	Blessés graves	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessés légers	Tués
Circulation routière	82 360	419	5 941	9 000	67 000	285 ²
Sport	407 320	191	12 319	36 430	358 380	100
Habitat et loisirs	568 400	1 014	17 316	42 160	507 910	1 881
Total	1 058 080	1 624	35 576	87 590	933 290	2 266

² Tués sur les routes suisses en 2012 (touristes compris): 339

Source: bpa, extrapolation



18

12

← SBB CFF FFS →





Les accidents en bref

En 2014, 4043 personnes ont été grièvement blessées et 243 autres tuées sur les routes helvétiques. La tendance baissière des chiffres des accidents observée depuis de nombreuses années se poursuit. Si ce résultat est globalement réjouissant, le bilan est moins positif pour les usagers de la route âgés, les utilisateurs de deux-roues et les piétons.

Les accidents de la route en général

En 2014, 243 personnes ont perdu la vie et 4043 autres ont été grièvement blessées sur les routes helvétiques – soit respectivement 26 et 86 de moins qu'en 2013. Cette dernière décennie, le nombre de tués a reculé d'environ 20 par an, celui des blessés graves de plus de 140.

Les victimes de la route en 2014 étaient pour la plupart des **occupants de voitures de tourisme**; viennent ensuite les motocyclistes et les piétons. Les hommes étaient impliqués quelque 3 fois plus souvent dans les accidents mortels que les femmes. Il s'est produit plus d'accidents avec une issue fatale sur les routes hors localité que sur les routes en localité et les autoroutes réunies. Les principales causes des accidents mortels étaient la vitesse, l'inattention/la distraction et les refus de priorité.

Les **motocyclistes** ont subi le plus de blessures graves, suivis des occupants de voitures de tourisme, des cyclistes et des piétons. Les hommes ont été environ 3 fois plus nombreux à être grièvement blessés que les femmes. Sur les routes en localité, on a dénombré près du double des blessés graves par rapport aux routes hors localité et aux autoroutes réunies. Les accidents ayant occasionné des blessés graves étaient principalement dus aux refus de priorité et à l'inattention/la distraction.

Le net renforcement de la sécurité routière a le plus profité aux occupants de voitures de tourisme ces dix dernières années. Tant en chiffres absolus que relativement au reste de l'accidentalité, le nombre de blessés graves et de tués a baissé plus que la moyenne pour ces usagers de la route. L'évolution est moins positive pour les motocyclistes, les **piétons** et les **cyclistes**. Pour ces derniers, le nombre de blessés graves est même resté au niveau de 2004. Quant à l'accidentalité des utilisateurs de **vélos électriques**, dont le nombre continue à progresser, elle est en hausse.

Si le nombre de blessés graves a diminué pour les moins de 45 ans au cours de la dernière décennie, il a augmenté pour les usagers de la route de 45 ans et plus.

Globalement, les tendances des années précédentes se sont poursuivies en 2014: on observe un transfert de l'accidentalité vers les usagers de la route plus âgés et le problème du trafic lent s'est encore accentué.

	Situation 2014		
	Tués	Blessés graves	Total
Total	243	4 043	4 286
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	97	959	1 056
Motocycle	53	1 199	1 252
Cyclomoteur	1	84	85
Vélo électrique	5	145	150
Cycle	29	890	919
A pied	43	627	670
Autres	15	139	154
Age			
0–6	3	40	43
7–14	6	149	155
15–17	2	177	179
18–24	38	458	496
25–44	48	1 158	1 206
45–64	60	1 322	1 382
65–74	27	379	406
75+	59	360	419
Sexe			
Hommes	187	2 706	2 893
Femmes	56	1 336	1 392
Région linguistique			
Suisse alémanique	166	2 542	2 708
Suisse romande	69	1 263	1 332
Tessin	8	238	246
Type d'occupant			
Conducteur	169	3 083	3 252
Passager	31	333	364
Localisation			
En localité	93	2 560	2 653
Hors localité	138	1 275	1 413
Sur autoroute	12	208	220
Type d'accident			
Impliquant un piéton	42	622	664
Perte de maîtrise	94	1 590	1 684
Collision frontale	31	219	250
Dépassement ou changement de voie de circulation	19	185	204
Tamponnement	11	321	332
En quittant une route/s'engageant sur une route	31	801	832
En traversant une route	5	191	196
Autres	10	114	124
Conditions de lumière			
De jour	160	2 908	3 068
A l'aurore, au crépuscule	18	267	285
De nuit	64	868	932
Conditions météorologiques			
Pas de précipitations	205	3 569	3 774
Pluie, grêle, chutes de neige	32	459	491
Jour de la semaine			
Du lundi au vendredi	171	2 920	3 091
Week-end	72	1 123	1 195
Cause potentielle			
Vitesse	65	832	897
Influence de l'alcool	29	486	515
Inattention et distraction	52	1 055	1 107
Refus de priorité	42	1 166	1 208
Utilisation inadéquate du véhicule	35	444	479
Influence de stupéfiants, médicaments	16	114	130

	Différence par rapport à 2013				Moyenne 2009–2013		Evolution moyenne 2004–2014 ¹			
	Tués		Blessés graves		Tués	Blessés graves	Tués		Blessés graves	
	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%			Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
Total	-26	-9.7	-86	-2.1	321	4 387	-20	-3.8	-142	-2.6
Moyen de locomotion										
Voiture de tourisme	-6	-5.8	-143	-13.0	118	1 219	-11	-4.9	-100	-4.9
Motocycle	-2	-3.6	18	1.5	68	1 322	-4	-3.7	-37	-2.4
Cyclomoteur	-7	-87.5	-13	-13.4	5	112	-1	-6.8	-12	-6.4
Vélo électrique	1	25.0	31	27.2	...	...	...	...	...	...
Cycle	12	70.6	100	12.7	34	822	-1	-3.1	3	0.3
A pied	-26	-37.7	-96	-13.3	70	702	-2	-2.6	-5	-0.7
Autres	2	15.4	17	13.9	22	155	0	-1.7	-5	-2.5
Age										
0–6	-5	-62.5	-13	-24.5	6	56	0	-4.8	-4	-4.1
7–14	2	50.0	-24	-13.9	10	211	0	0.3	-13	-4.0
15–17	0	0	-13	-6.8	8	233	-2	-8.8	-19	-5.2
18–24	8	26.7	-60	-11.6	42	623	-6	-5.5	-50	-5.0
25–44	-1	-2.0	-16	-1.4	66	1 288	-7	-5.6	-72	-3.9
45–64	-16	-21.1	46	3.6	88	1 294	-2	-1.8	5	0.4
65–74	-5	-15.6	-3	-0.8	38	356	-1	-2.3	8	2.4
75+	-9	-13.2	-3	-0.8	62	325	-1	-1.4	4	1.1
Sexe										
Hommes	-4	-2.1	-5	-0.2	239	2 913	-16	-4.2	-98	-2.7
Femmes	-22	-28.2	-82	-5.8	82	1 473	-3	-2.7	-44	-2.4
Région linguistique										
Suisse alémanique	-9	-5.1	8	0.3	207	2 772	-12	-3.9	-91	-2.6
Suisse romande	-12	-14.8	-81	-6.0	97	1 309	-6	-3.5	-31	-2.0
Tessin	-5	-38.5	-13	-5.2	17	306	-1	-4.9	-20	-4.6
Type d'occupant										
Conducteur	-2	-1.2	70	2.3	211	3 230	-14	-4.0	-100	-2.5
Passager	2	6.9	-60	-15.3	40	455	-3	-4.6	-38	-4.5
Localisation										
En localité	-20	-17.7	12	0.5	124	2 635	-6	-3.0	-58	-1.9
Hors localité	5	3.8	-71	-5.3	163	1 472	-12	-4.6	-67	-3.3
Sur autoroute	-11	-47.8	-27	-11.5	33	279	-1	-2.8	-17	-3.9
Type d'accident										
Impliquant un piéton	-21	-33.3	-68	-9.9	64	669	-2	-2.4	-6	-0.8
Perte de maîtrise	-17	-15.3	45	2.9	141	1 666	-11	-4.8	-47	-2.2
Collision frontale	9	40.9	-26	-10.6	34	293	-3	-4.4	-20	-4.9
Dépassement ou changement de voie de circulation	-2	-9.5	-10	-5.1	18	204	0	0.7	-7	-2.8
Tamponnement	-2	-15.4	-48	-13.0	14	398	0	-1.3	-21	-4.1
En quittant une route/s'engageant sur une route	14	82.4	11	1.4	27	804	-2	-3.4	-23	-2.1
En traversant une route	-6	-54.5	11	6.1	11	221	-1	-3.4	-16	-4.8
Autres	-1	-9.1	-1	-0.9	12	132	-1	-5.0	-2	-1.9
Conditions de lumière										
De jour	-15	-8.6	-26	-0.9	201	3 111	-11	-3.7	-74	-2.0
À l'aurore, au crépuscule	3	20.0	-14	-5.0	21	277	-1	-3.2	-5	-1.5
De nuit	-15	-19.0	-45	-4.9	98	998	-7	-4.2	-63	-4.1
Conditions météorologiques										
Pas de précipitations	-29	-12.4	-73	-2.0	281	3 864	-18	-4.0	-120	-2.5
Pluie, grêle, chutes de neige	0	0	-21	-4.4	37	507	-2	-2.9	-23	-3.1
Jour de la semaine										
Du lundi au vendredi	-19	-10.0	-113	-3.7	226	3 149	-11	-3.3	-90	-2.3
Week-end	-7	-8.9	27	2.5	94	1 238	-9	-4.8	-53	-3.1
Cause potentielle										
Vitesse	-11	-14.5	-62	-6.9	98	981	-13	-5.9	-54	-3.9
Influence de l'alcool	-19	-39.6	-8	-1.6	55	566	-5	-4.4	-27	-3.6
Inattention et distraction	-4	-7.1	-22	-2.0	71	1 170	-7	-5.4	-59	-3.8
Refus de priorité	-5	-10.6	7	0.6	54	1 195	-4	-3.7	-40	-2.6
Utilisation inadéquate du véhicule	21	150.0	23	5.5	21	419	-1	-2.6	-11	-2.2
Influence de stupéfiants, médicaments	-3	-15.8	-14	-10.9	18	130	-1	-3.2	-5	-3.0

¹ Variation annuelle moyenne calculée par régression linéaire

Evolution

En matière d'accidentalité routière, on dispose de relevés depuis près d'un siècle. Ils révèlent que les accidents n'ont cessé d'augmenter jusqu'en 1971, hormis pendant la période de la Seconde Guerre Mondiale. Rien que dans les années 1950 et 1960, le nombre annuel de morts sur les routes suisses a doublé, passant de 800 à plus de 1600.

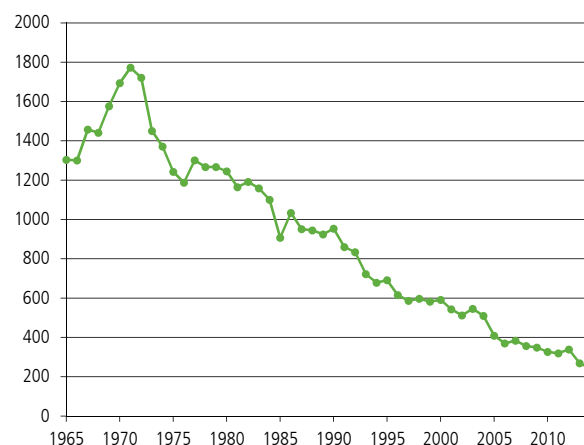
Depuis 1971 – année record quant au nombre de **tués sur les routes** –, ce chiffre a été **divisé par deux à près de trois reprises** (il a chuté de près de 90%). En 2014, on a dénombré 1530 décès de moins que 40 ans auparavant. Si l'accidentalité s'était maintenue au niveau de 1971, près de 42 000 personnes supplémentaires auraient perdu la vie jusqu'en 2014. Ce nombre de décès évités correspond à la population de Thoune, 11^e ville la plus peuplée de Suisse.

Mis en relation avec la population helvétique, ce recul est d'autant plus significatif: le nombre de tués était de 29 pour 100 000 habitants en 1971, contre 3 pour 100 000 en 2014 (–90%). Dans le même temps, les prestations kilométriques du trafic individuel motorisé ont augmenté: elles ont doublé pour les voitures de tourisme (pour atteindre près de 54 milliards de véhicules-kilomètres) et triplé pour les motos (passant à quelque 1,8 milliards de véhicules-kilomètres). La comparaison du nombre de dommages corporels graves subis par véhicules-kilomètres parcourus confirme toutefois aussi que le risque qu'un motocycliste subisse un accident mortel reste bien plus élevé que celui d'un occupant de voiture de tourisme.

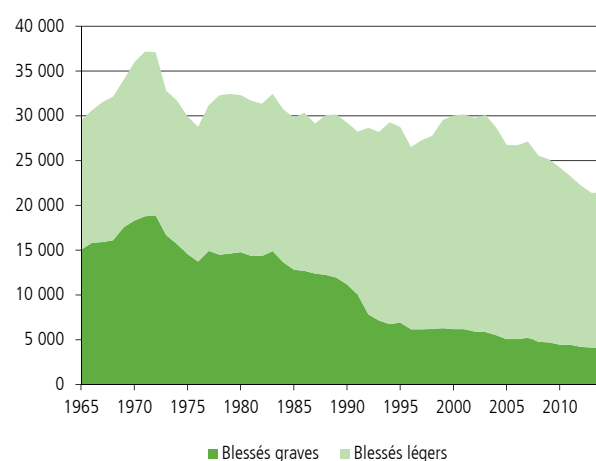
L'évolution positive ne concerne pas seulement les tués sur les routes. De même, le nombre de blessés légers et de **blessés graves** a reculé depuis 1971. La baisse est néanmoins faible pour les premiers. Pour les seconds, l'évolution positive sur les 40 dernières années est similaire à celle des tués, puisque leur chiffre a été **divisé par deux près de deux fois**. En 2014, les usagers de la route grièvement blessés étaient près de 15 000 de moins qu'en 1971, si bien que le maintien au niveau de 1971 aurait engendré 400 000 blessés graves supplémentaires, soit environ la population de la ville de Zurich.

La baisse du nombre de tués sur les routes s'est accompagnée d'un net recul de la létalité. Autrement dit, le risque de mourir dans un accident de la route a considérablement diminué.

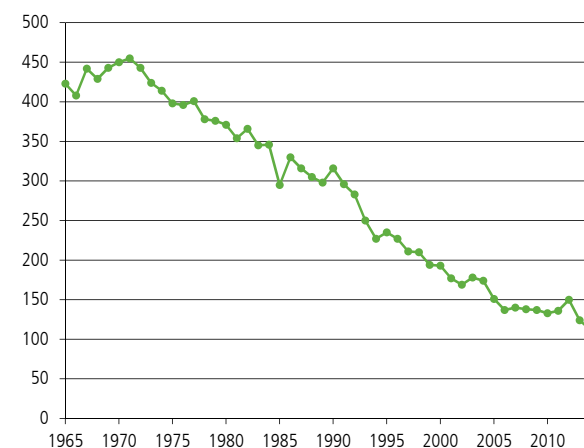
Evolution du nombre de tués dans les accidents de la route, 1965–2014



Evolution du nombre de blessés légers et de blessés graves dans les accidents de la route, 1965–2014



Evolution de la létalité pour les accidents de la route, 1965–2014



Tués dans les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2014

Moyen de locomotion	1971	2014	Variation en %
Voiture de tourisme	668	97	-85
Motocycle	191	53	-72
Cyclomoteur	189	1	-99
Vélo électrique	...	5	...
Cycle	119	29	-76
A pied	537	43	-92
Autres	69	15	-78
Total	1 773	243	-86

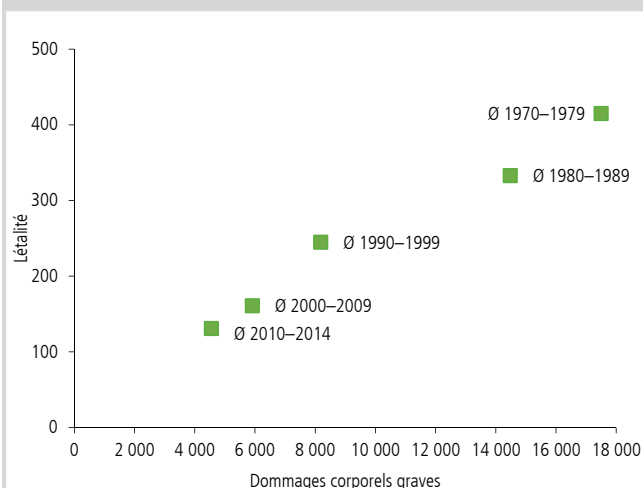
Blessés légers et blessés graves dans les accidents de la route, 1971/2014

Blessés	1971	2014	Variation en %
Blessés légers	18 392	17 478	-5
Blessés graves	18 785	4 043	-78
Total	37 177	21 521	-42

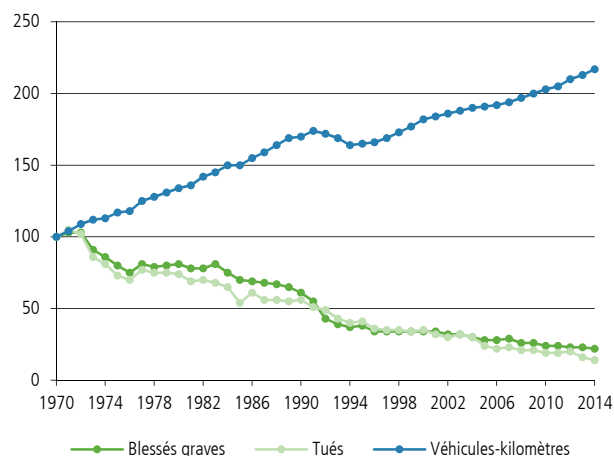
Létalité pour les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2014

Moyen de locomotion	1971	2014	Variation en %
Voiture de tourisme	351	95	-73
Motocycle	467	133	-72
Cyclomoteur	358	26	-93
Vélo électrique	...	111	...
Cycle	508	87	-83
A pied	792	185	-77
Autres	485	147	-70
Total	455	112	-75

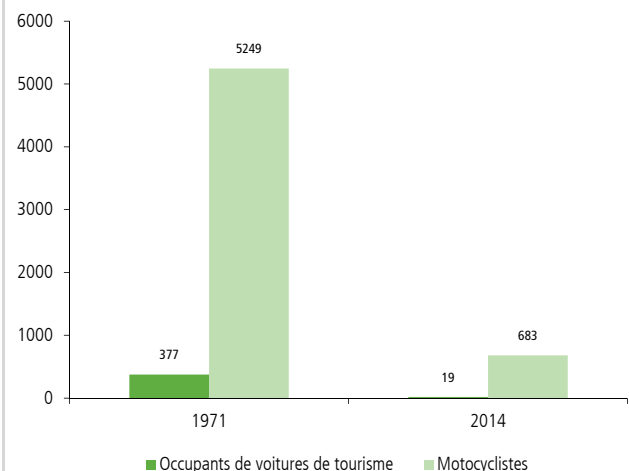
Dommages corporels graves et létalité pour différentes décennies



Evolution indexée du nombre de blessés graves/de tués dans les accidents de la route et des prestations kilométriques du trafic motorisé, 1970-2014



Dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes par milliard de véhicules-kilomètres, 1971/2014



Moyen de locomotion

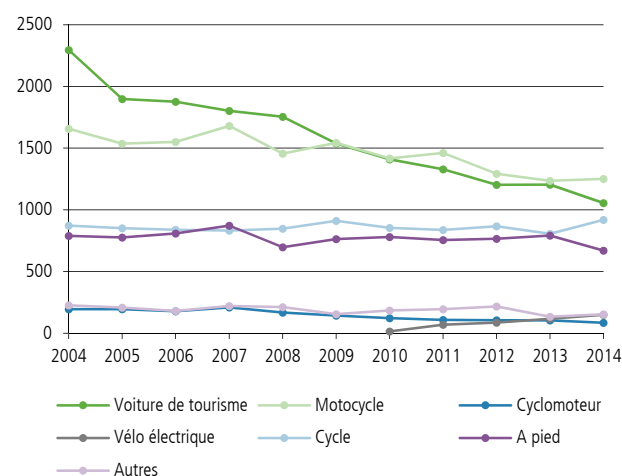
La comparaison de l'accidentalité pour différents groupes d'utilisateurs de la route révèle de toute évidence deux tendances divergentes pour la dernière décennie: si le nombre de dommages corporels graves a connu une baisse constante pour les **usagers motorisés** (occupants de voitures de tourisme et motocyclistes), il a accusé une stagnation pour le **trafic lent** (piétons et cyclistes).

Le recul est toutefois bien plus prononcé pour les **occupants de voitures de tourisme** que pour les motocyclistes (-54% contre -24%). Pourtant, l'évolution de l'accidentalité des seconds peut être considérée comme réjouissante compte tenu du fort risque d'accident et de l'importante létalité. En revanche, ce sont précisément les catégories d'utilisateurs de la route les plus vulnérables (haute létalité des piétons, important taux d'accident des cyclistes) qui ne présentent aucune tendance à la baisse. Enfin, on notera l'évolution à contre-courant (quoiqu'à un niveau modeste) du nombre de dommages corporels graves subis par les cyclomoteuristes et les utilisateurs de vélos électriques, même si elle s'explique certainement au premier chef par l'exposition. En considérant simultanément la fréquence et la gravité des accidents pour les différents groupes d'utilisateurs de la route, on peut dire que les **piétons** et les **motocyclistes** sont, pour l'heure, les usagers de la route les plus exposés dans le trafic routier.

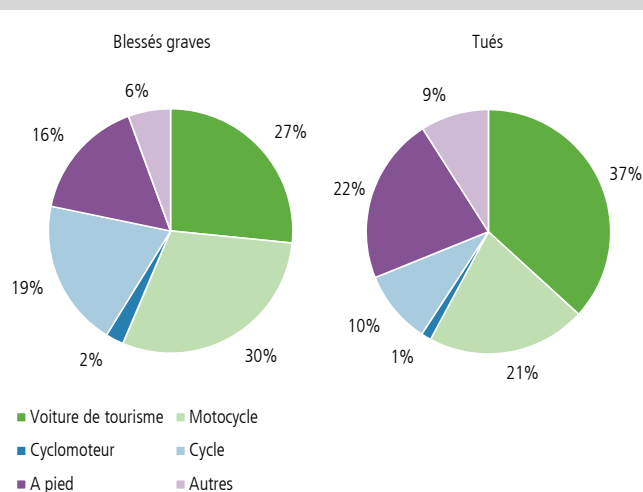
Selon le moyen de locomotion, le nombre d'accidents graves varie considérablement en fonction de la localisation. Comme escompté, les piétons subissent la plupart des dommages corporels graves en localité, tandis que les accidents graves des occupants de voitures de tourisme continuent à se produire le plus souvent sur les routes hors des localités. Étonnamment, c'est à l'intérieur des localités que les motocyclistes subissent le plus de dommages corporels graves. Une analyse plus détaillée selon la catégorie de motocycles confirme toutefois notre supposition: les motocyclistes conduisant des engins de plus de 125 cm³ sont gravement accidentés surtout hors des localités.

La répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la **saison** reproduit en quelque sorte l'exposition: si les motocyclistes et les cyclistes subissent la plupart des dommages corporels graves en été, les accidents graves des occupants de voitures de tourisme se répartissent uniformément sur toute l'année.

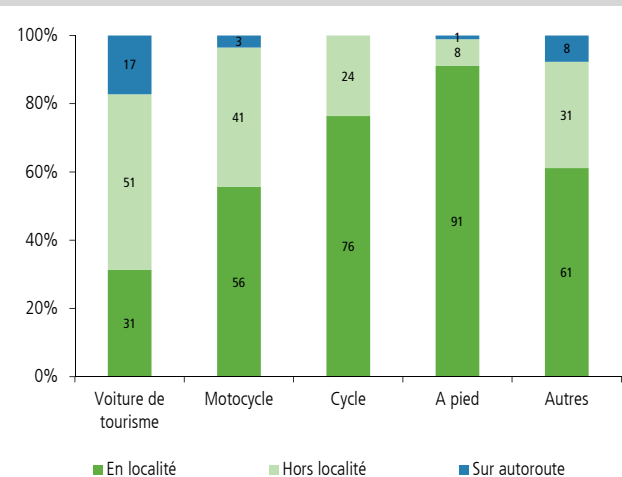
Evolution des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2004–2014



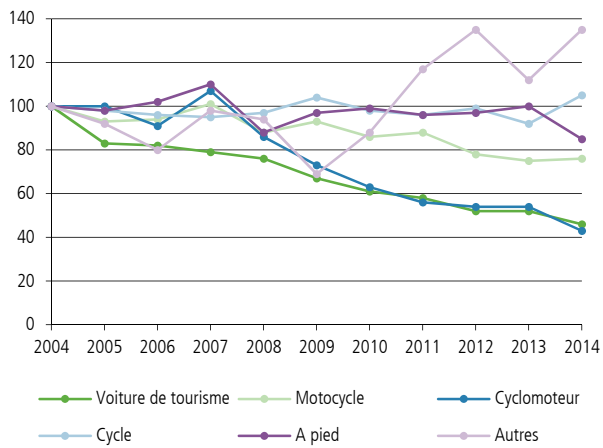
Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon la localisation et le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



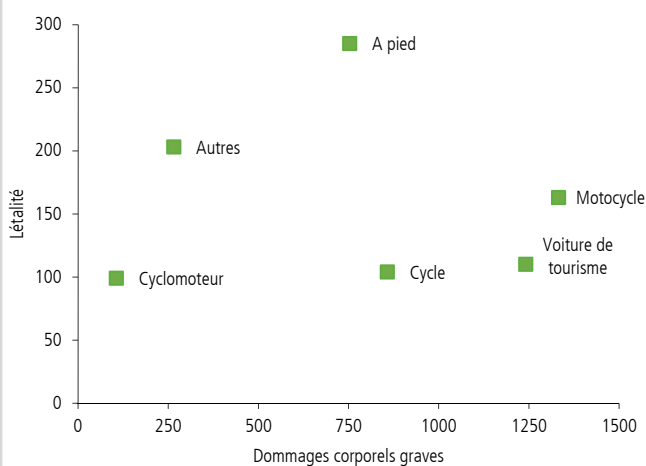
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2004–2014



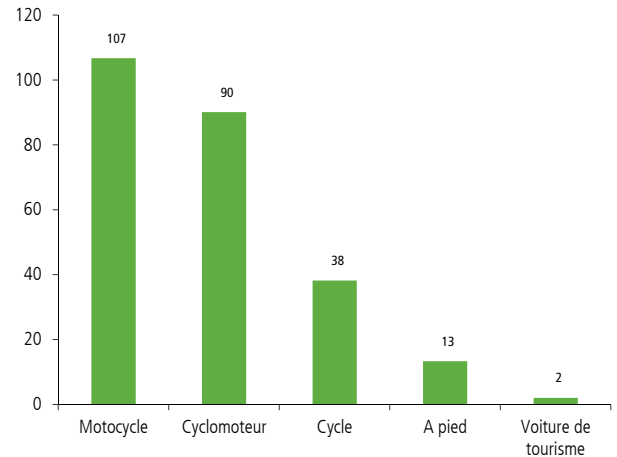
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves 2014	Ø 2009–2013	Tués 2014	Ø 2009–2013	Létalité Ø 2004–2014
Voiture de tourisme	959	1 219	97	118	110
Motocycle	1 199	1 322	53	68	163
Cyclomoteur	84	112	1	5	99
Vélo électrique	145	...	5	...	...
Cycle	890	822	29	34	104
A pied	627	702	43	70	285
Autres	139	155	15	22	208
Total	4 043	4 387	243	321	140

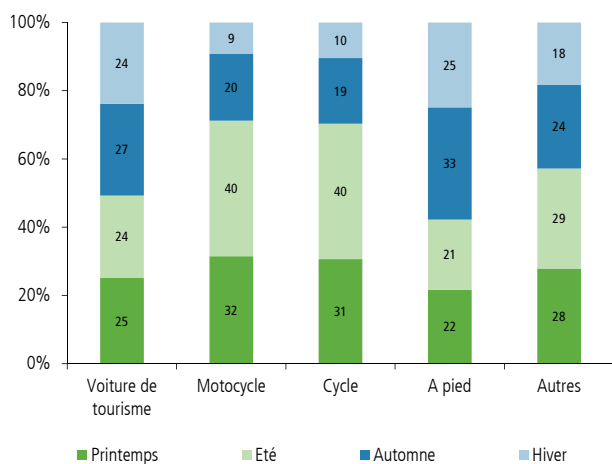
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon le moyen de locomotion



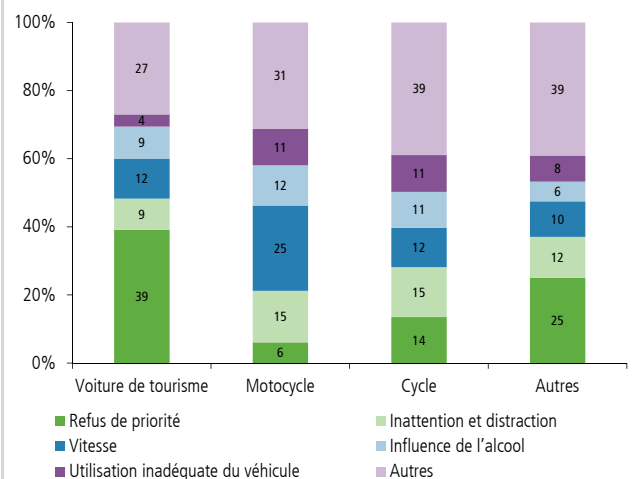
Dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres selon le moyen de locomotion, 2010



Répartition des dommages corporels graves selon la saison et le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des conducteurs principalement responsables des accidents graves selon la cause principale de l'accident et le moyen de locomotion, Ø 2011–2014



Sexe

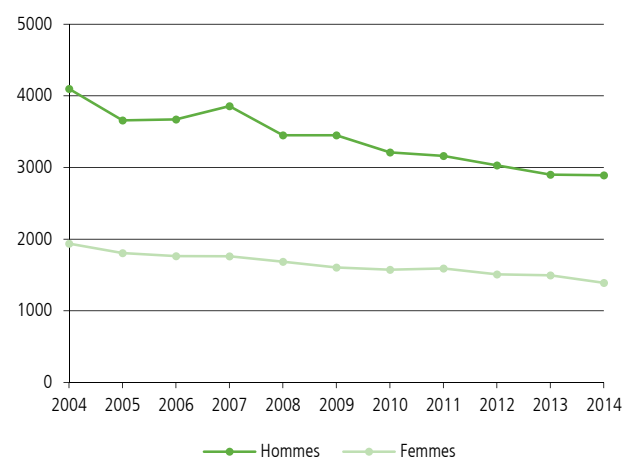
Les **hommes** sont deux fois plus nombreux que les femmes à subir des accidents graves de la route. En 2014, on dénombrait quelque 2900 hommes et 1400 femmes. Les accidents impliquant des hommes sont souvent plus graves. En effet, si une personne se blesse dans un accident de la route, la probabilité d'une issue fatale est deux fois plus élevée chez les hommes que chez les femmes.

Ces différences s'expliquent, d'une part, par l'**exposition** accrue des hommes. Ils parcourent en effet de plus longues distances et passent ainsi plus de temps à se déplacer. Le «microrecensement mobilité et transports 2010» indique, par exemple, qu'ils parcourent 1,4 fois plus de kilomètres que les femmes en voiture de tourisme. D'autre part, ils sont plus nombreux à adopter des comportements à risque et sont par conséquent davantage impliqués dans des accidents graves dus à la vitesse, à l'alcool, etc.

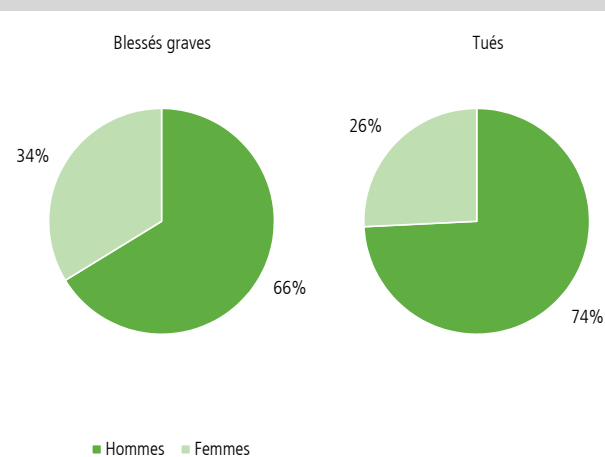
Sur l'ensemble des accidents graves, 35% sont causés par des hommes au volant d'une voiture de tourisme (la police leur a attribué la responsabilité principale ou au moins une coresponsabilité); la part correspondante est de 17% pour les femmes. 2 conducteurs de voiture de tourisme sur 3 ayant causé un accident grave sont donc de sexe masculin. Les hommes au volant d'une voiture de tourisme sont particulièrement souvent à l'origine des **accidents** graves survenant **la nuit**, aussi bien durant le week-end (48%) que durant la semaine (46%). Ils se distinguent aussi dans les accidents hors localité et dans ceux liés à une **perte de maîtrise**.

Si l'on ne considère que les accidents graves impliquant des voitures de tourisme, la proportion de femmes concernées comme **passagères** est de 58%, contre à peine 38% comme conductrices.

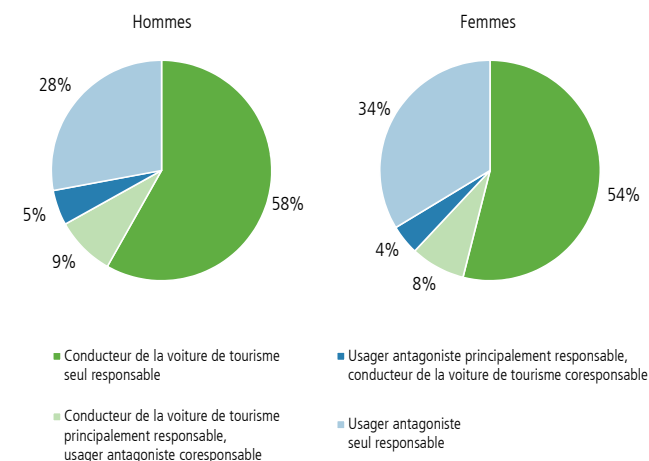
Evolution des dommages corporels graves selon le sexe, 2004–2014



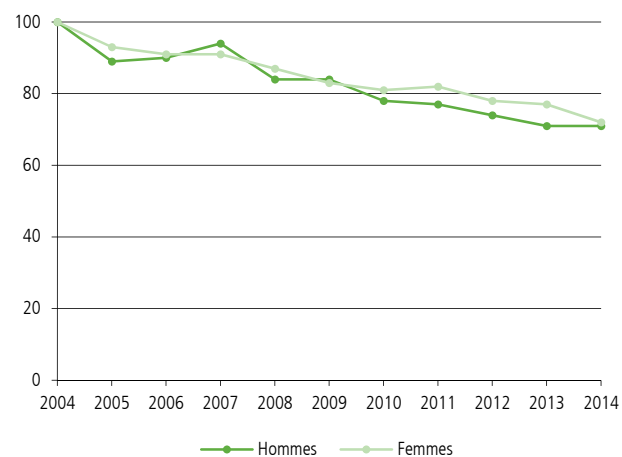
Répartition des dommages corporels graves selon le sexe, Ø 2010–2014



Répartition des responsables des collisions graves de voitures de tourisme selon le sexe du conducteur de la voiture de tourisme, Ø 2011–2014



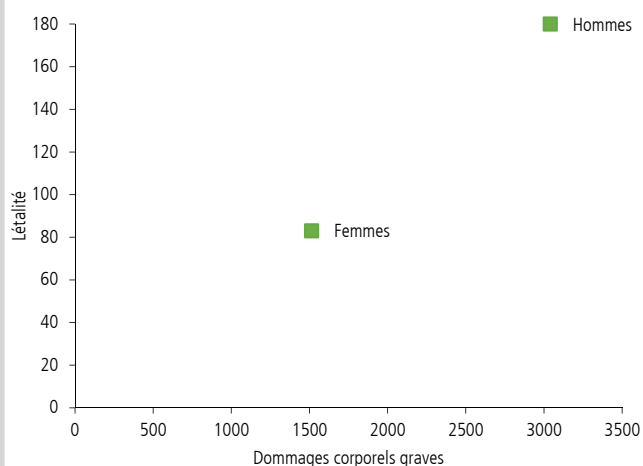
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le sexe, 2004–2014



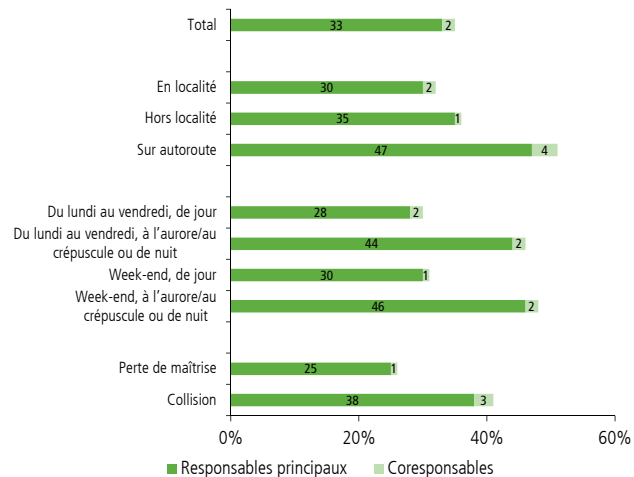
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon le sexe

Sexe	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Hommes	2 706	2 913	187	239	180
Femmes	1 336	1 473	56	82	83
Total	4 043	4 387	243	321	140

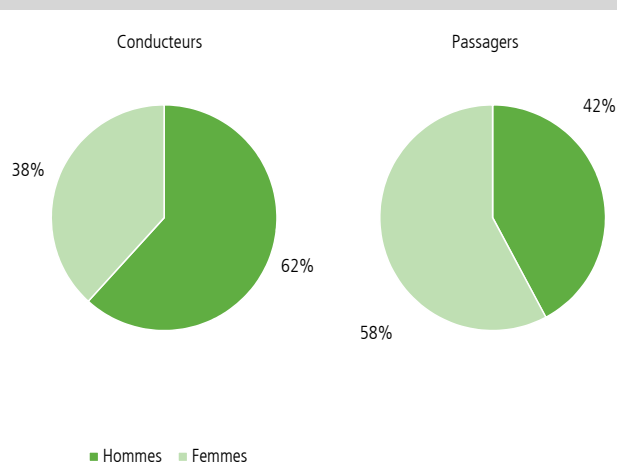
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon le sexe



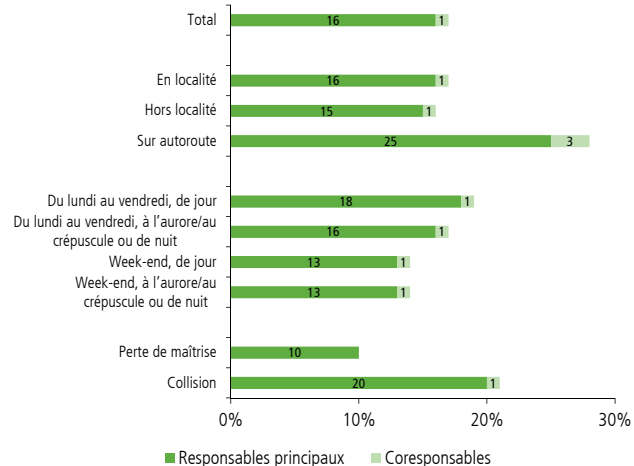
Proportion de conducteurs de voitures de tourisme de sexe masculin principalement responsables ou coresponsables des accidents graves, selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon le sexe et le type d'occupant, Ø 2010–2014



Proportion de conductrices de voitures de tourisme principalement responsables ou coresponsables des accidents graves, selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Age

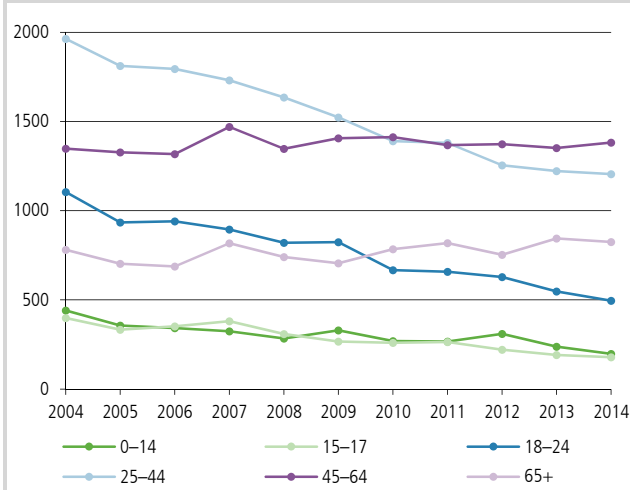
Cette dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués dans le trafic routier a évolué fort différemment selon l'âge. Chez les usagers jeunes ou d'âge moyen (**jusqu'à 44 ans**), il s'est réduit environ de moitié, alors que chez les usagers plus âgés, il a augmenté: +3% chez les 45–64 ans, et +6% chez les 65 ans et plus.

Les **seniors** (65 ans et plus) sont particulièrement vulnérables. Si une personne se blesse dans un accident de la circulation, la probabilité qu'elle décède est environ quatre fois plus élevée chez les seniors que chez les usagers plus jeunes. Sur l'ensemble des personnes tuées sur les routes, les seniors représentent 1/3, alors qu'ils ne comptent que pour 1/6 des personnes grièvement blessées.

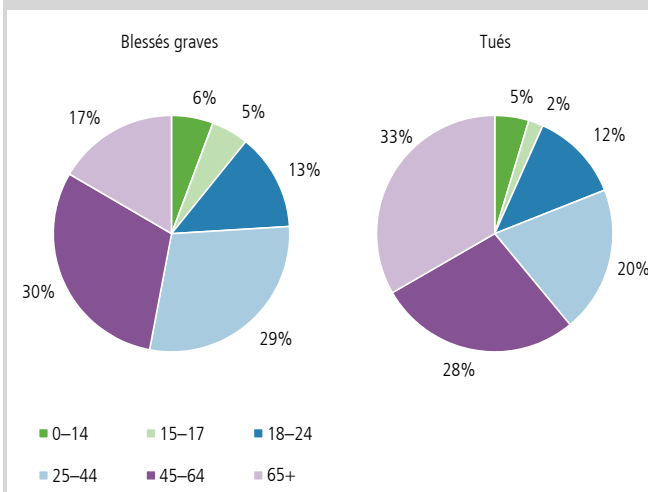
Le risque de subir un accident grave avec un moyen de locomotion donné varie selon l'âge. Ce risque est fortement lié à l'âge à partir duquel la participation active au trafic devient possible, et donc plus répandue, pour les différents moyens de locomotion. Jusque vers l'âge de **10 ans**, on note un risque accru d'accident grave à pied. Vers **12–13 ans**, le risque d'être grièvement blessé ou tué est le plus élevé à vélo. Vers l'âge de **14–15 ans**, c'est le cyclomoteur qui se révèle être le plus dangereux. Pour les **16–17 ans**, le moyen de locomotion le plus accidentogène est le motorcycle. Quant aux jeunes adultes, ils subissent le plus d'accidents graves en voiture de tourisme. Jusque vers l'âge de 30 ans, c'est avec ce moyen de transport que se produit la majorité des accidents graves. Les motorcycles prennent le relais jusque vers l'âge de la retraite. A partir de 75 ans environ, c'est à nouveau à pied que les personnes subissent le plus d'accidents graves.

Sur l'ensemble des occupants de voitures de tourisme grièvement blessés ou tués entre 2011 et 2014, 21% avaient **entre 18 et 24 ans**. Cette tranche d'âge y est nettement surreprésentée, car sa part dans la population totale n'est que de 8%. Parmi tous les utilisateurs de vélos électriques grièvement blessés ou tués entre 2011 et 2014, 49% étaient âgés de 45 à 64 ans, et 33% de plus de 64 ans. Ils ne représentent cependant que 28%, respectivement 17% de la population totale.

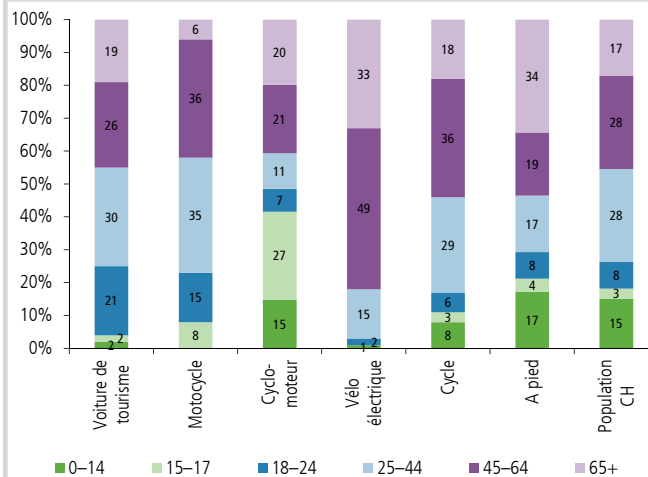
Evolution des dommages corporels graves selon l'âge, 2004–2014



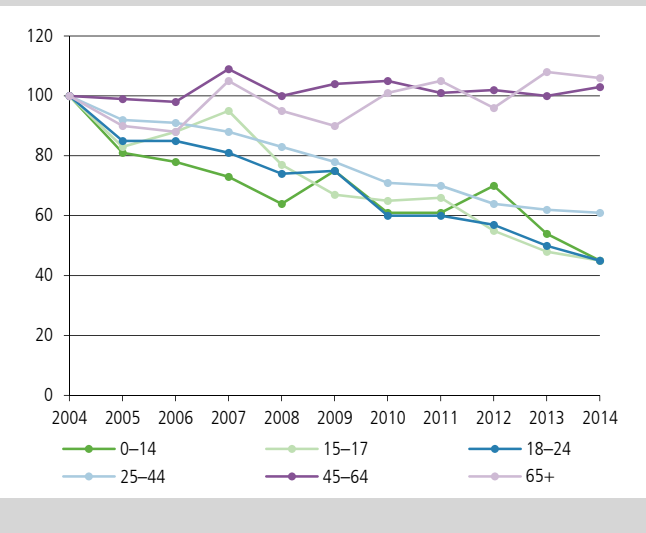
Répartition des dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2010–2014



Répartition des âges des personnes ayant subi des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, comparée à la répartition des âges dans la population, Ø 2011–2014



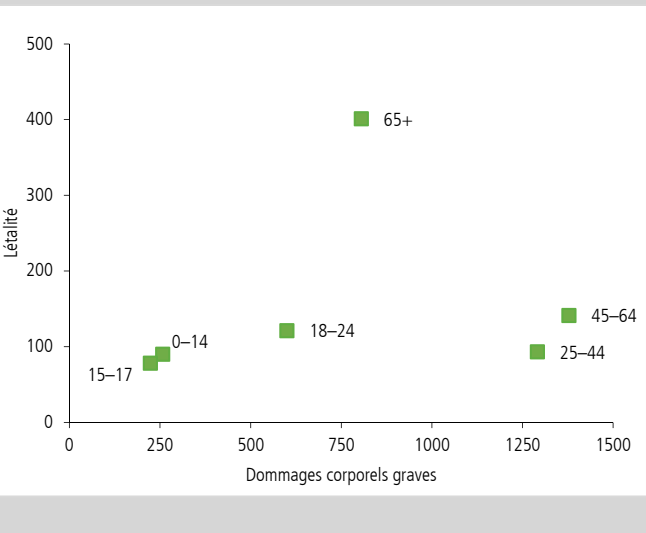
Evolution indexée des dommages corporels graves selon l'âge, 2004-2014



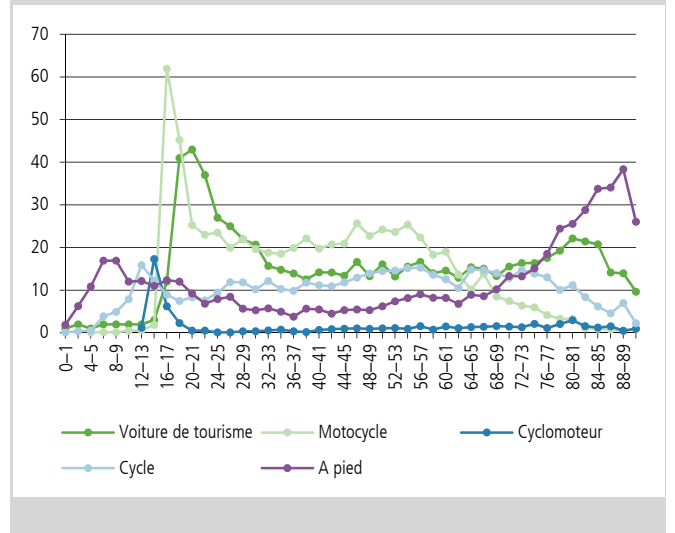
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009-2013) et létalité (Ø 2004-2014) selon l'âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004-2014
	2014	Ø 2009-2013	2014	Ø 2009-2013	
0-14	189	267	9	16	90
15-17	177	233	2	8	78
18-24	458	623	38	42	121
25-44	1 158	1 288	48	66	93
45-64	1 322	1 294	60	88	141
65+	739	682	86	100	401
Total	4 043	4 387	243	321	140

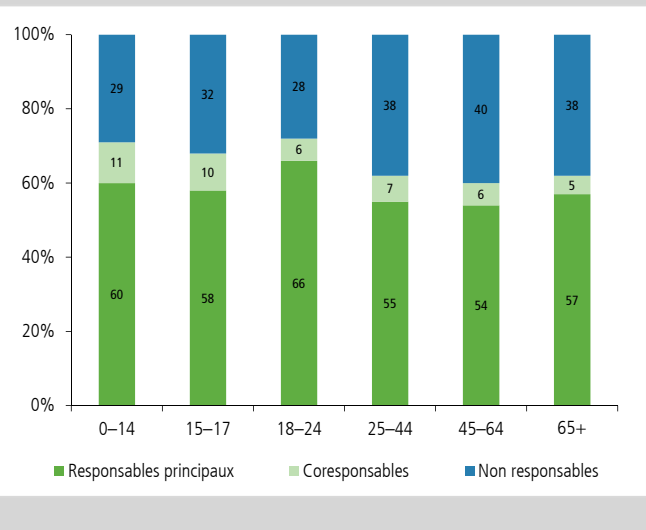
Dommages corporels graves (Ø 2010-2014) et létalité (Ø 2004-2014) selon l'âge



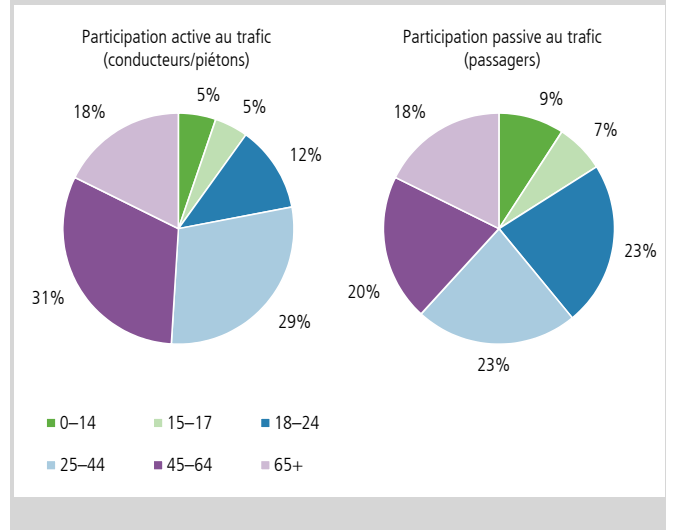
Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon le moyen de locomotion et l'âge, Ø 2010-2014



Répartition des responsables des accidents graves selon l'âge des conducteurs/piétons impliqués dans ces accidents, Ø 2011-2014



Répartition des dommages corporels graves selon l'âge et le type d'occupant, Ø 2010-2014



Région

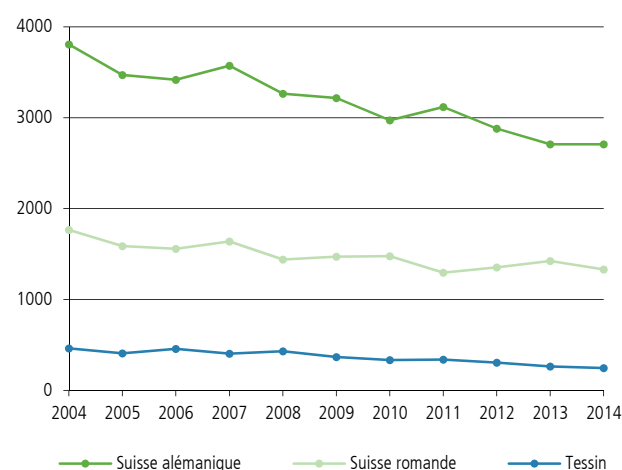
Durant cette dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués a diminué dans les trois régions linguistiques. La baisse a été plus prononcée au Tessin (-47%) qu'en Suisse alémanique (-29%) ou qu'en Suisse romande (-25%).

Si une personne se blesse dans un accident de la route, la probabilité qu'elle décède est la plus élevée en **Suisse romande** et la plus faible au Tessin. On observe davantage d'accidents graves liés à l'alcool, à la vitesse et survenant de nuit en Suisse romande que dans les deux autres régions. Ces accidents entraînent souvent des blessures plus graves, ce qui expliquerait au moins en partie pourquoi la létalité est la plus forte en Suisse romande.

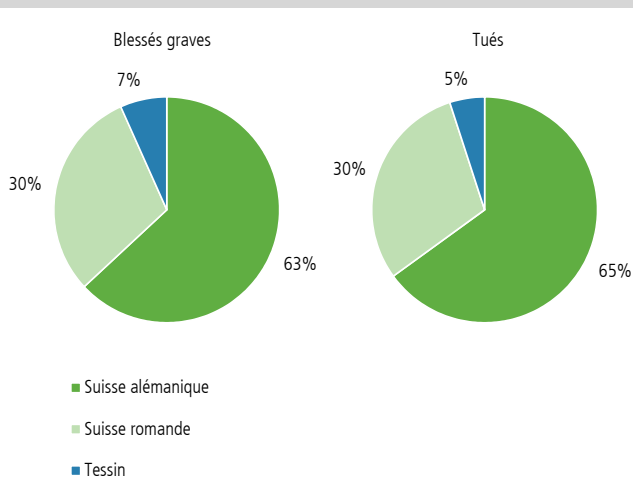
Si l'on compare le taux de personnes grièvement blessées ou tuées pour 100 000 habitants dans les différentes régions linguistiques, on constate qu'il est le plus élevé au **Tessin** (85) et le plus bas en Suisse alémanique (51). Il se trouve que le trafic touristique et de transit joue un rôle plus important au Tessin que dans les deux autres régions. Ceci se reflète notamment dans la part des accidents graves survenant lors de trajets effectués pour des raisons de loisirs, de vacances ou d'achats, qui est de 78% au Tessin, contre 71% en Suisse alémanique et 70% en Suisse romande. Ainsi, davantage de personnes impliquées dans un accident grave mais ne vivant pas dans la région sont prises en compte dans le taux calculé pour le Tessin, ce qui explique au moins en partie les disparités constatées.

La proportion de personnes grièvement blessées ou tuées selon le moyen de locomotion diffère d'une région à l'autre. Au Tessin, les motocyclistes représentent un peu moins de la moitié des personnes ayant subi des dommages corporels graves (45%). Les parts correspondantes pour la Suisse alémanique et la Suisse romande s'élèvent respectivement à 25% et 35%. En outre, la part des cyclistes parmi les blessés graves et les tués est beaucoup plus importante en **Suisse alémanique** (23%) qu'en Suisse romande (12%) ou au Tessin (10%).

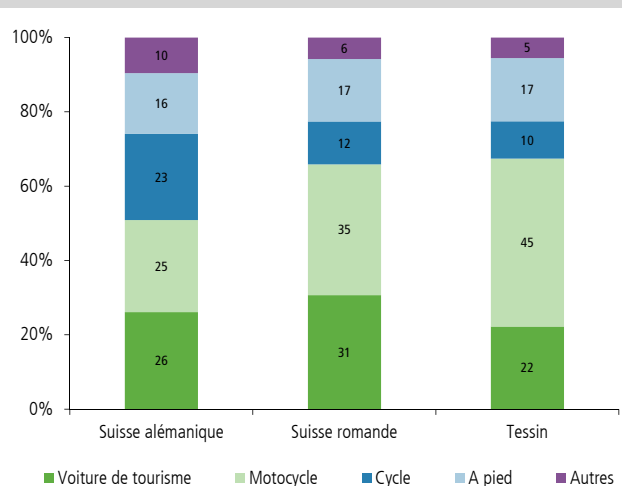
Evolution des dommages corporels graves selon la région linguistique, 2004–2014



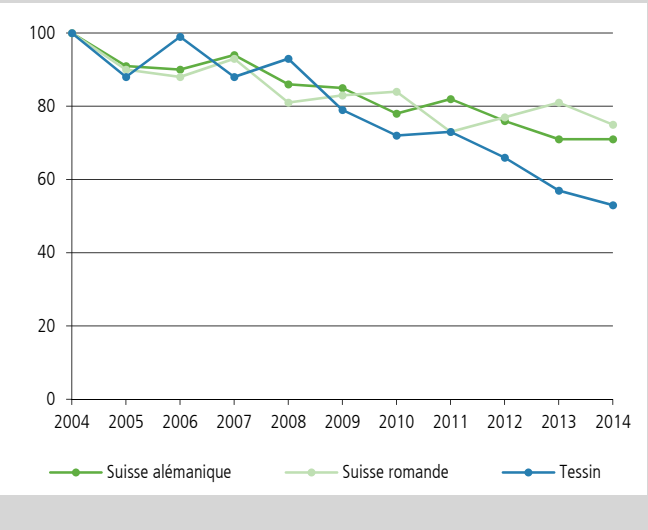
Répartition des dommages corporels graves selon la région linguistique, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la région linguistique, Ø 2010–2014



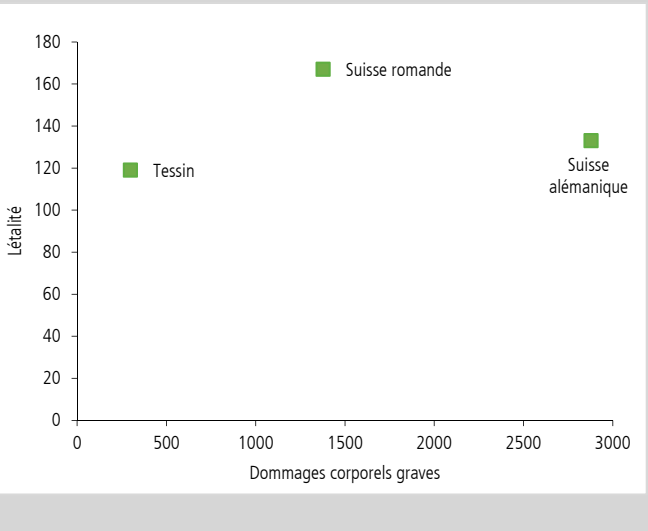
Evolution indexée des dommages corporels graves selon la région linguistique, 2004–2014



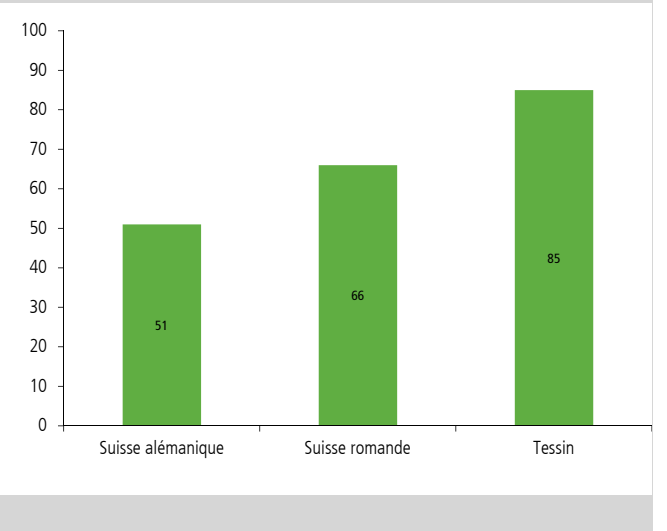
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon la région linguistique

Région linguistique	Blessés graves 2014	Ø 2009–2013	Tués 2014	Ø 2009–2013	Létalité Ø 2004–2014
Suisse alémanique	2 542	2 772	166	207	133
Suisse romande	1 263	1 309	69	97	167
Tessin	238	306	8	17	119
Total	4 043	4 387	243	321	140

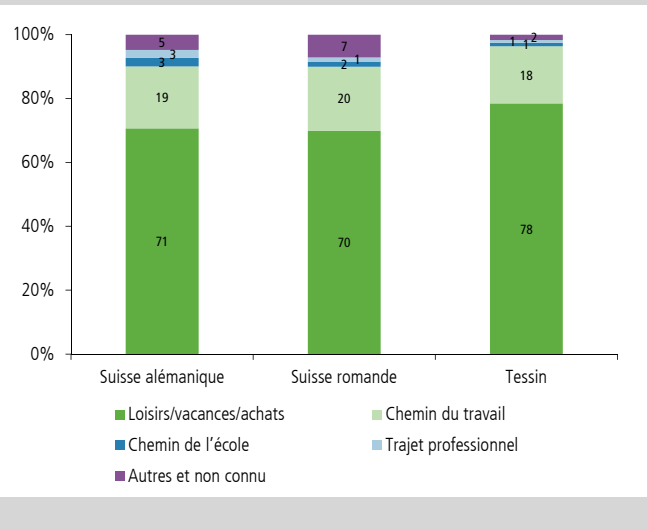
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon la région linguistique



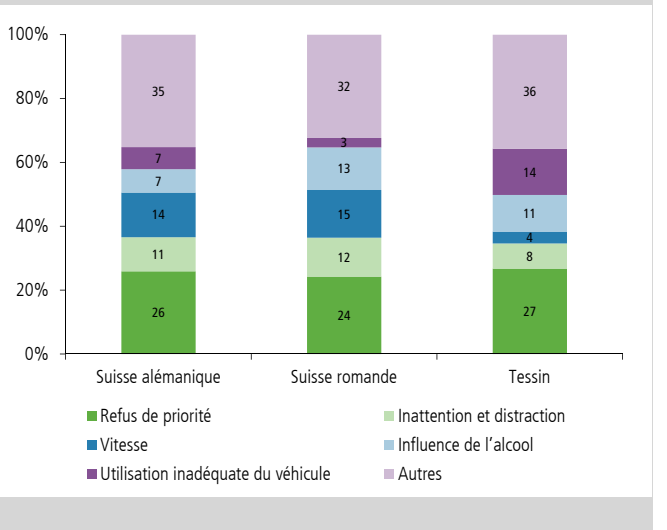
Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon la région linguistique, Ø 2011–2014



Répartition des dommages corporels graves selon le but du déplacement et la région linguistique, Ø 2011–2014



Répartition des causes principales des accidents graves selon la région linguistique, Ø 2011–2014



Lieu

Les accidents des personnes grièvement blessées ont lieu, dans la majorité des cas, à l'intérieur des localités, et ceux des personnes tuées, sur les routes hors localité. La **létalité** (nombre de tués pour 10 000 usagers de la route ayant subi des dommages corporels) pour les accidents survenant hors localité est trois fois plus élevée que celle qui prévaut en localité, et deux fois plus que celle sur autoroute. En outre, la létalité atteint un sommet pour les accidents qui se produisent la nuit en fin de semaine sur les routes hors localité.

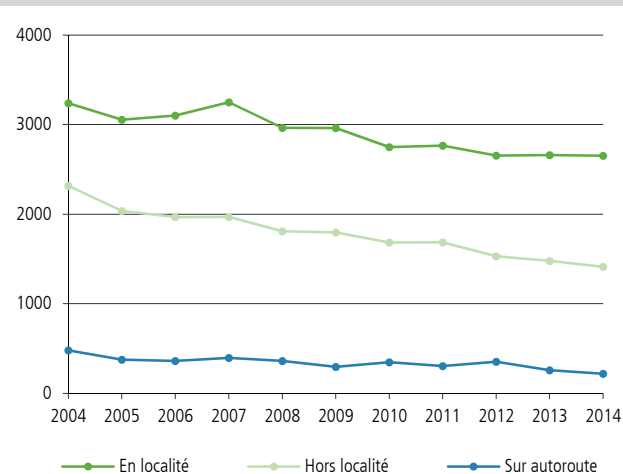
Durant cette dernière décennie, le nombre d'accidents graves a **diminué de manière plus ou moins prononcée** selon la localisation. Il a reculé de plus de la moitié sur les autoroutes, de quelque 40% sur les routes hors localité et d'un peu moins de 20% sur les routes en localité.

Les moyens de locomotion sont impliqués de manière très inégale selon la localisation des accidents. Sur les **autoroutes**, les personnes sont grièvement blessées ou tuées en grande majorité comme occupants d'une voiture de tourisme (72%), et seulement dans 16% des cas comme motocyclistes. Sur les **routes hors localité**, la part des motocyclistes ayant subi un accident grave est presque aussi élevée (35%) que celle des occupants des voitures de tourisme (41%). Sur les **routes en localité**, motocyclistes, piétons et cyclistes représentent chacun $\frac{1}{4}$ du nombre de blessés graves et de tués. La part correspondante des occupants de voitures de tourisme n'est que de 14%.

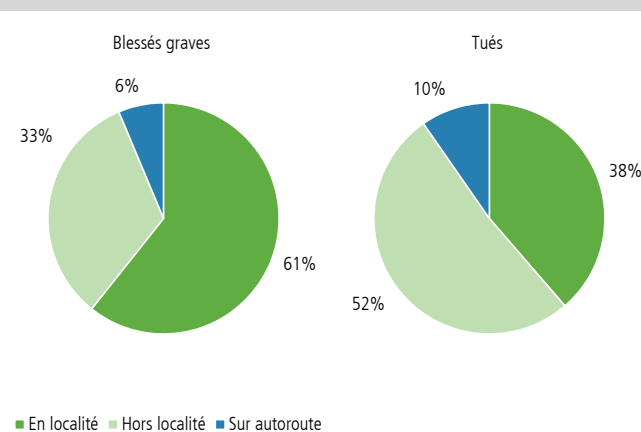
La majorité des accidents graves se produit sur des tronçons de route en ligne droite. Hors localité, le virage représente la configuration de route la plus accidentogène (45%, contre 35% en ligne droite et 19% à des carrefours). En localité, une part non négligeable d'accidents graves a lieu à des carrefours (35%).

Selon la localisation, $\frac{2}{3}$ à $\frac{3}{4}$ des accidents graves surviennent lors de **trajets effectués pour des raisons de loisirs, de vacances ou d'achats**. La part des blessés graves et des tués qui se déplacent pour des raisons professionnelles est la plus élevée sur autoroute.

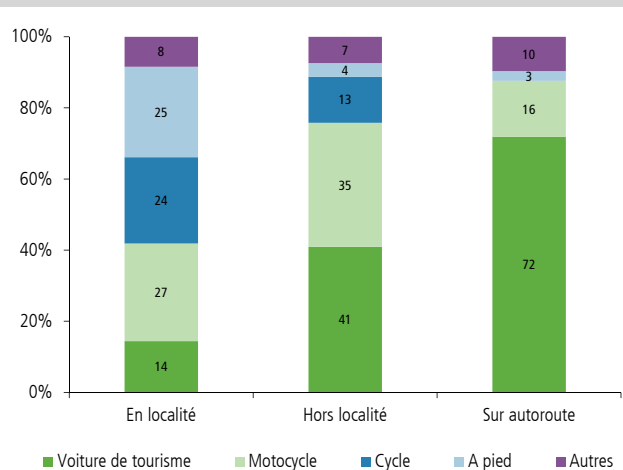
Evolution des dommages corporels graves selon la localisation, 2004–2014



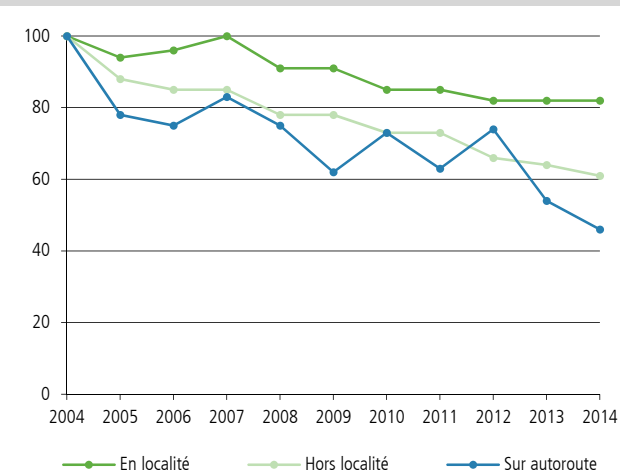
Répartition des dommages corporels graves selon la localisation, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la localisation, Ø 2010–2014



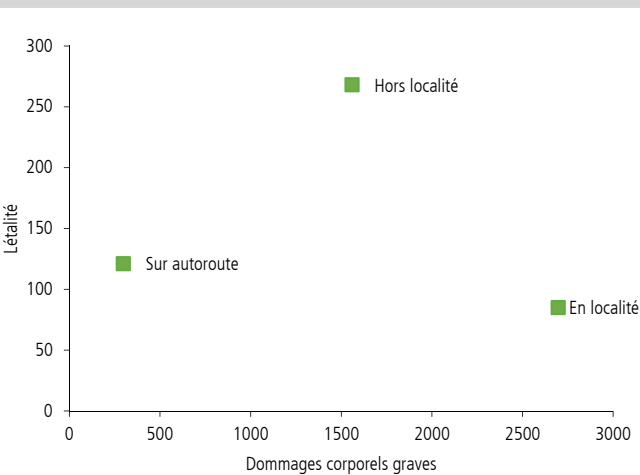
Evolution indexée des dommages corporels graves selon la localisation, 2004–2014



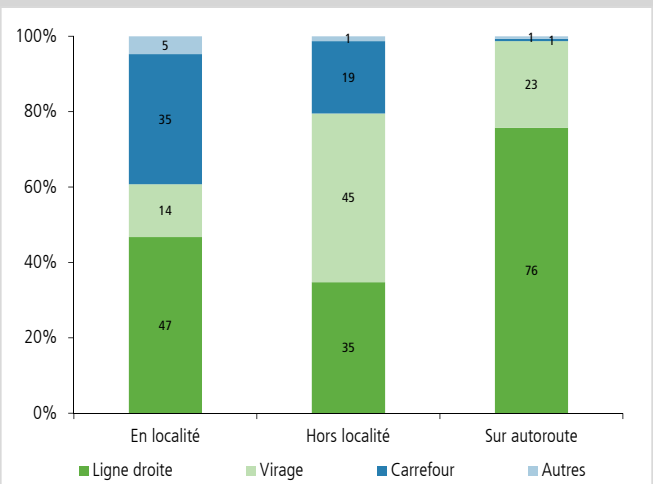
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon la localisation

Localisation	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
En localité	2 560	2 635	93	124	85
Hors localité	1 275	1 472	138	163	268
Sur autoroute	208	279	12	33	121
Total	4 043	4 387	243	321	140

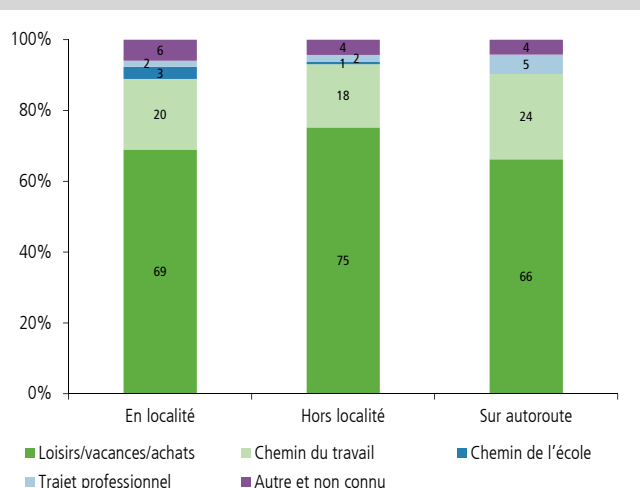
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon la localisation



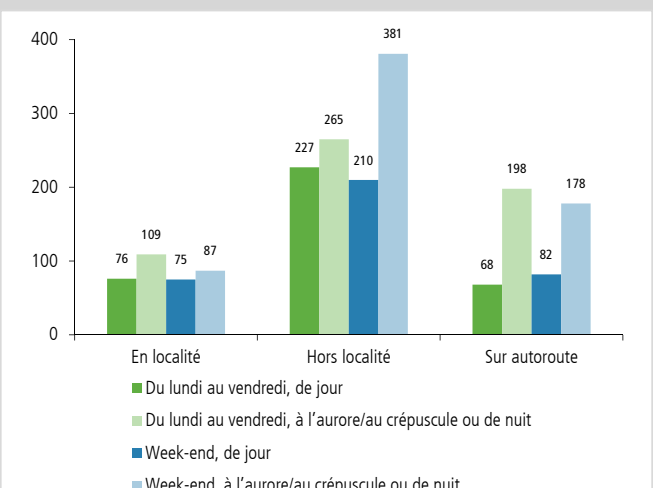
Répartition des dommages corporels graves selon l'emplacement de l'accident et la localisation, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon le but du déplacement et la localisation, Ø 2011–2014



Létalité selon le jour de la semaine/les conditions de lumière et la localisation, Ø 2010–2014



Jour et heure

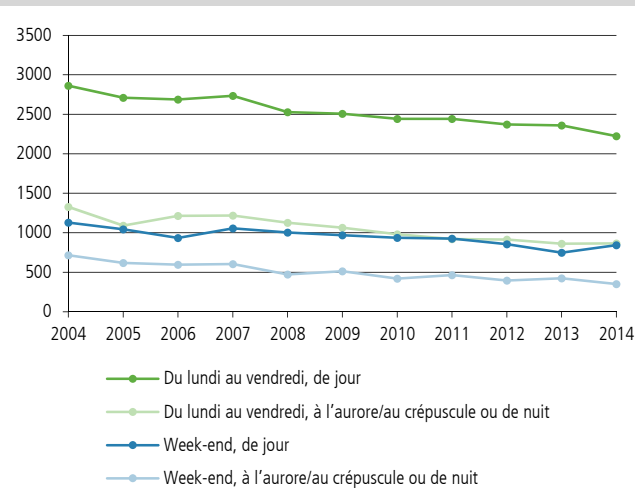
Sur 10 accidents graves, 5 ont lieu **de jour pendant la semaine** (du lundi au vendredi), 2 de nuit en semaine, également 2 de jour le week-end et 1 de nuit le week-end.

Durant cette dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués a diminué quels que soient le jour de la semaine et les conditions de lumière. Les reculs sont cependant plus importants à l'aube/au crépuscule ou de nuit que de jour. En dix ans, le nombre d'accidents graves s'est, par exemple, réduit de moitié pour ceux qui se produisent le week-end à l'aube/au crépuscule ou de nuit, et seulement de 22% pour ceux qui surviennent de jour pendant la semaine. La baisse plus prononcée des accidents graves survenant la nuit s'explique en partie par le fait que le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées à cause de l'alcool a davantage diminué qu'en moyenne et que ce type d'accident a lieu plutôt la nuit.

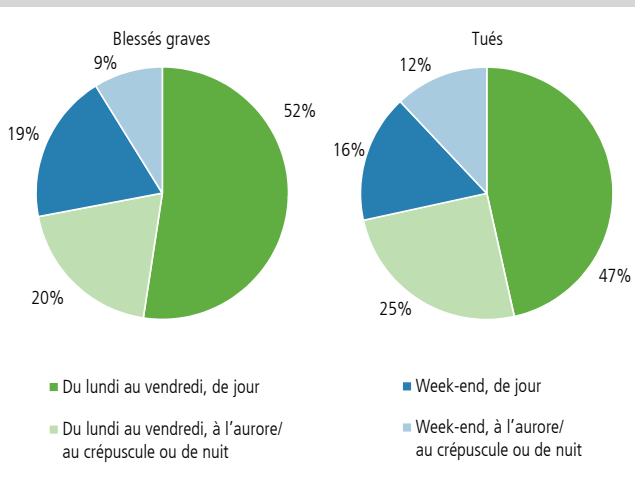
Le nombre de dommages corporels graves fluctue fortement au fil des heures d'une journée. Du lundi au vendredi, on observe deux pics, un plus petit le matin entre 7 et 8 h, et le principal **entre 17 et 18 h**. Après 18 h, le nombre d'accidents graves baisse d'heure en heure. Cette diminution est cependant nettement moins perceptible le vendredi soir et le samedi soir.

Le nombre de cyclistes et de motocyclistes grièvement blessés est très variable selon le mois de l'année et fortement lié à l'exposition. Il atteint un sommet en **juillet**. Pendant la période allant d'avril à octobre des années 2010 à 2014, davantage de motocyclistes que d'occupants de voitures de tourisme ont subi un accident grave. Même les cyclistes sont plus nombreux que ces derniers à subir des dommages corporels graves durant les mois de juin, juillet et août. Chez les piétons, il se produit davantage d'accidents graves en hiver qu'en été. Ceux-ci se concentrent entre 7 et 8 h du matin, ainsi qu'entre 17 et 18 h, où il fait souvent encore/déjà nuit.

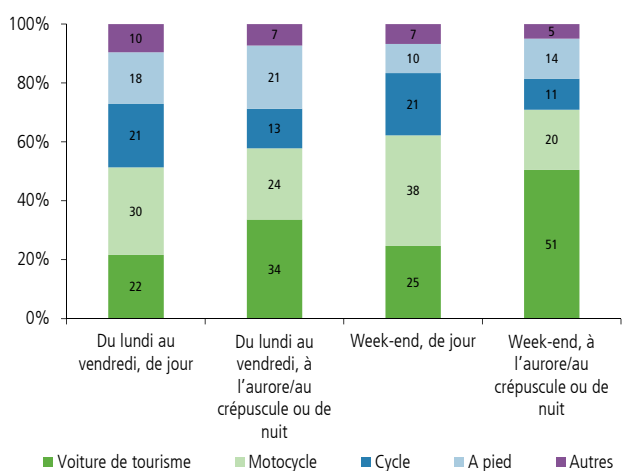
Evolution des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2004–2014



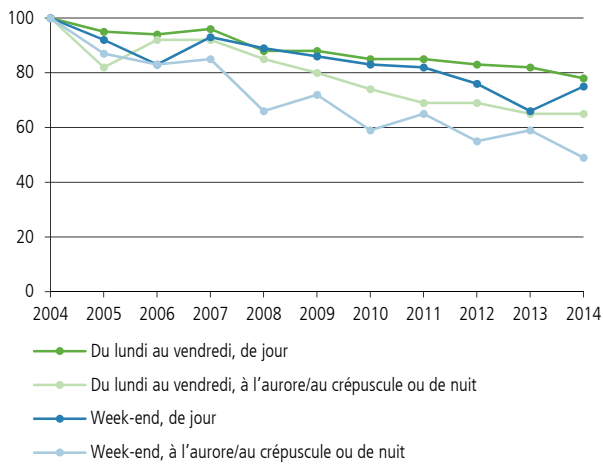
Répartition des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le jour de la semaine/les conditions de lumière, Ø 2010–2014



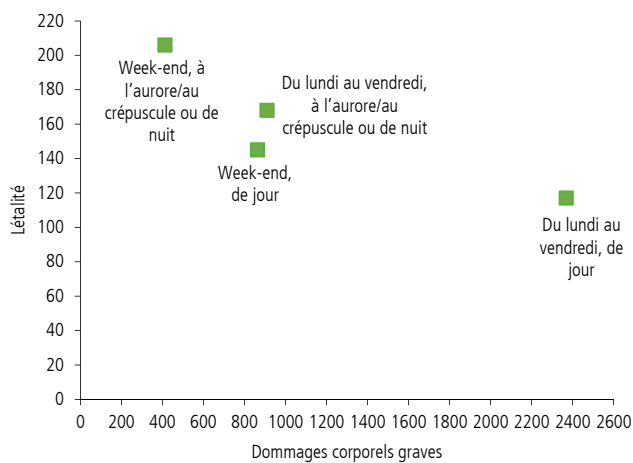
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2004–2014



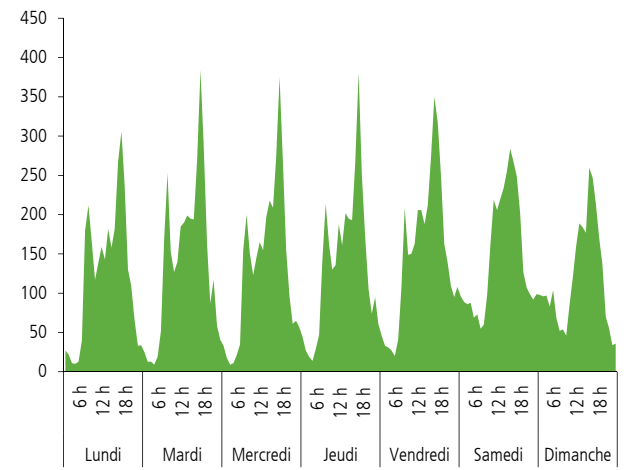
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière

Jour de la semaine et conditions de lumière	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Du lundi au vendredi, de jour	2 111	2 278	114	147	117
Du lundi au vendredi, à l'aurore/au crépuscule ou de nuit	809	871	57	79	168
Week-end, de jour	797	834	47	54	145
Week-end, à l'aurore/au crépuscule ou de nuit	326	404	25	41	206
Total	4 043	4 387	243	321	140

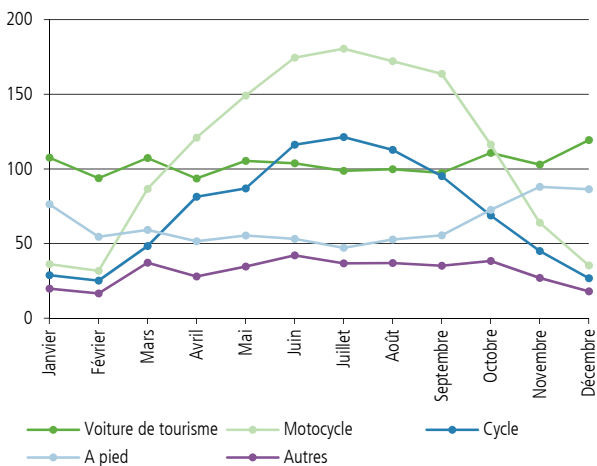
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière



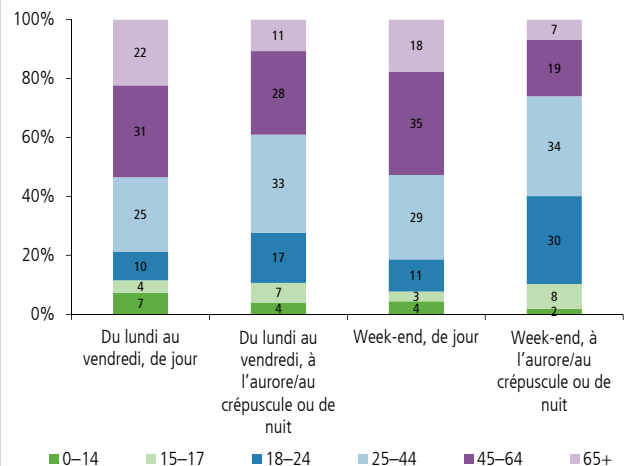
Répartition des dommages corporels graves au cours d'une semaine, selon le jour et l'heure, Σ 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves au cours d'une année, selon le moyen de locomotion et le mois, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon l'âge des personnes ayant subi les dommages et le jour de la semaine/les conditions de lumière, Ø 2010–2014



Types d'accident

Sur 10 accidents graves de la route, 5 sont imputables à des **collisions entre deux parties**, 4 à des pertes de maîtrise et 1 à des collisions multiples ou autres types d'accident impliquant, par exemple, un animal. En outre, si une personne se blesse dans un accident de la circulation, la probabilité qu'elle décède est deux fois plus élevée suite à une perte de maîtrise que dans le cas d'une collision.

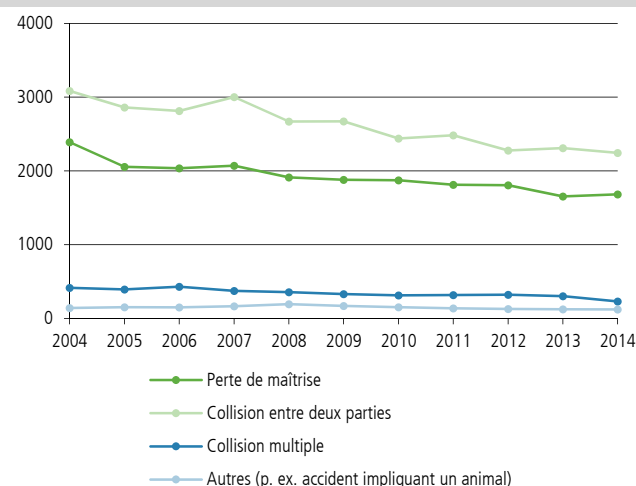
Cette dernière décennie, le nombre de collisions graves entre deux parties et celui des **pertes de maîtrise** graves ont diminué dans des proportions semblables (-27%, respectivement -30%). L'évolution indexée révèle de fortes fluctuations annuelles, notamment en ce qui concerne la catégorie «autre (p. ex. avec un animal)». Ces fluctuations s'expliquent par le fait que ce type d'accident est peu fréquent. L'effet d'une toute petite hausse en chiffres absolus est ainsi largement amplifié en termes relatifs.

L'analyse de la fréquence des types d'accident selon la localisation montre que les collisions entre deux parties surviennent avant tout en localité (70%). Les pertes de maîtrise se produisent relativement souvent sur des routes hors localité et les collisions multiples donnant lieu à des accidents graves sont relativement fréquentes sur autoroute.

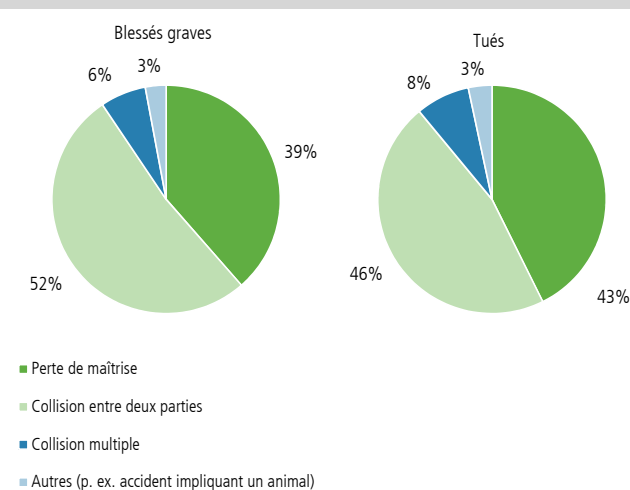
Les moyens de locomotion sont impliqués de manière très inégale selon le type d'accident ayant engendré des dommages corporels graves. Les occupants de voitures de tourisme subissent des dommages corporels graves dans 49% des **collisions multiples**, contre 19% pour les collisions entre deux parties. Les motocycles sont par contre davantage impliqués dans les accidents graves de type perte de maîtrise (31%) ou collision entre deux parties (30%), et nettement moins en cas de collision multiple (18%).

L'alcool et la vitesse sont deux causes qui interviennent surtout dans les pertes de maîtrise. Comme on pouvait s'y attendre, le non-respect de la priorité est une cause fréquente en cas de collision, mais extrêmement rare en cas de perte de maîtrise.

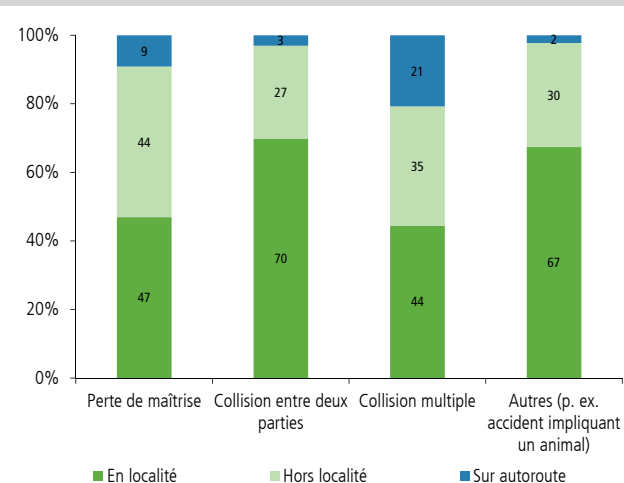
Evolution des dommages corporels graves selon le type d'accident, 2004–2014



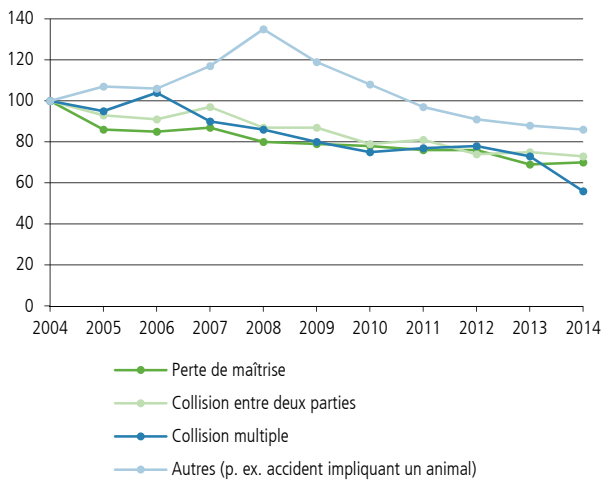
Répartition des dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves selon la localisation et le type d'accident, Ø 2010–2014



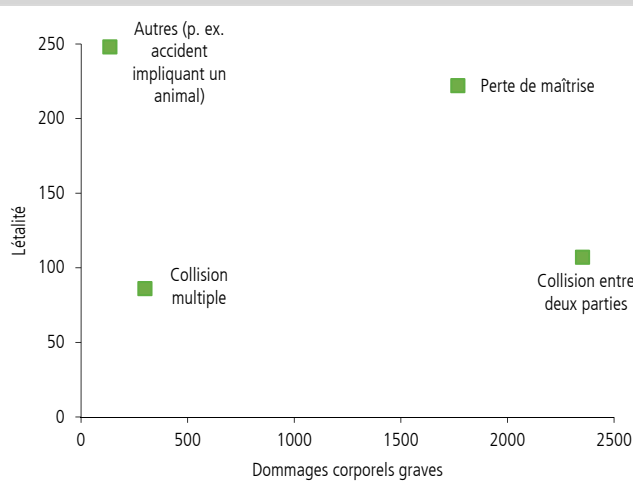
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le type d'accident, 2004–2014



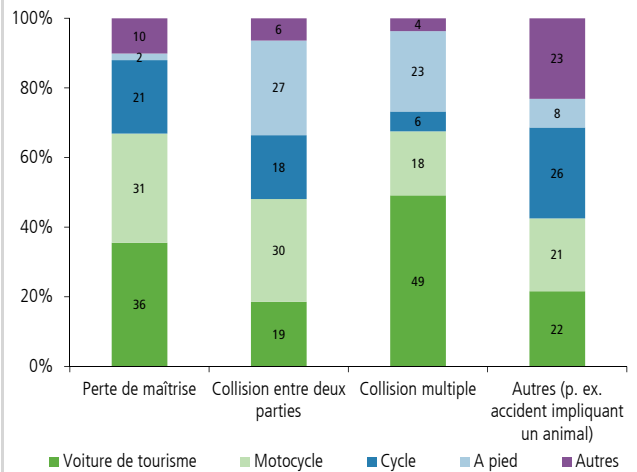
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon le type d'accident

Type d'accident	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Perte de maîtrise	1 590	1 666	94	141	222
Collision entre deux parties	2 129	2 293	117	145	107
Collision multiple	210	296	22	23	86
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	114	132	10	12	248
Total	4043	4387	243	321	140

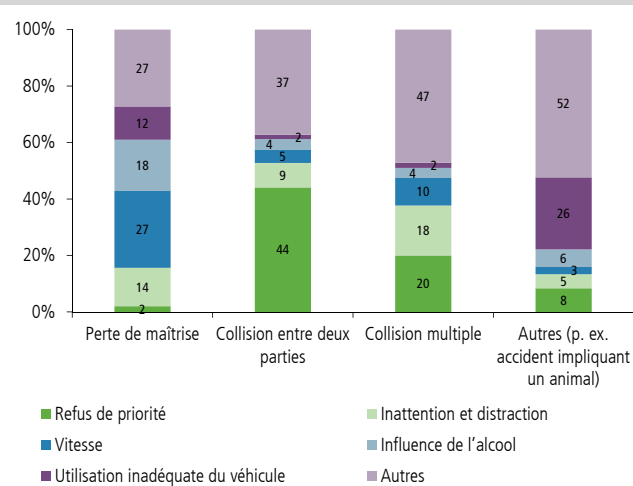
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon le type d'accident



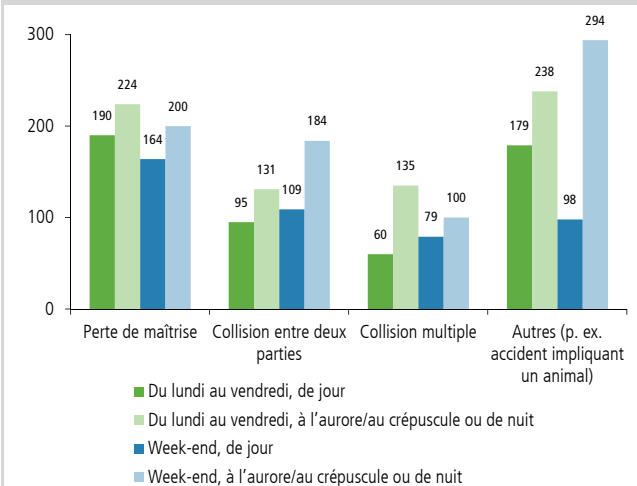
Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le type d'accident, Ø 2010–2014



Répartition des causes principales des accidents graves selon le type d'accident, Ø 2011–2014



Létalité selon le jour de la semaine/les conditions de lumière et le type d'accident, Ø 2010–2014



Causes des accidents

Les accidents n'ont en général pas qu'une cause unique. C'est pourquoi le procès-verbal d'accident suisse utilisé par la police permet d'indiquer jusqu'à trois causes pour tout conducteur ou piéton impliqué dans un accident. Cela entraîne des comptabilisations multiples lors de l'analyse des accidents selon leurs causes. Depuis l'introduction du nouveau procès-verbal d'accident en 2011, une cause principale est désormais définie pour tout accident. Les analyses selon la cause principale ou le responsable principal ne comportent dès lors aucune comptabilisation multiple.

Pour 2014, les causes les plus fréquentes des accidents ayant occasionné des blessés graves ou des tués sont les **refus de priorité**, l'inattention/la distraction et la vitesse. A titre d'exemple, les refus de priorité furent responsables ou coresponsables de plus de 1/4 des accidents avec des blessés graves et la vitesse est à l'origine d'environ 1/4 des accidents mortels.

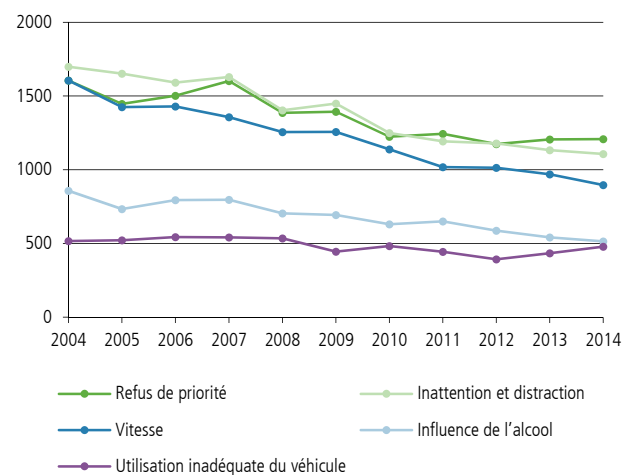
Les **accidents dus à la vitesse** tout comme les accidents avec influence de l'alcool comptent parmi ceux le plus lourds de conséquences: on compte près de 250 décès pour 10 000 dommages corporels (usagers de la route blessés ou tués). En d'autres termes, sur 40 accidents occasionnant des blessés et dus à la vitesse ou à l'alcool, 1 a une issue fatale. Ces accidents sont environ 2 à 3 fois plus dangereux que ceux liés à une utilisation inadéquate du véhicule, à l'inattention/la distraction ou à un refus de priorité.

La fréquence des causes des accidents dépend de la localisation: en localité, les accidents graves sont souvent causés par un **refus de priorité**, tandis qu'à l'extérieur des localités, les accidents dus à la vitesse dominent.

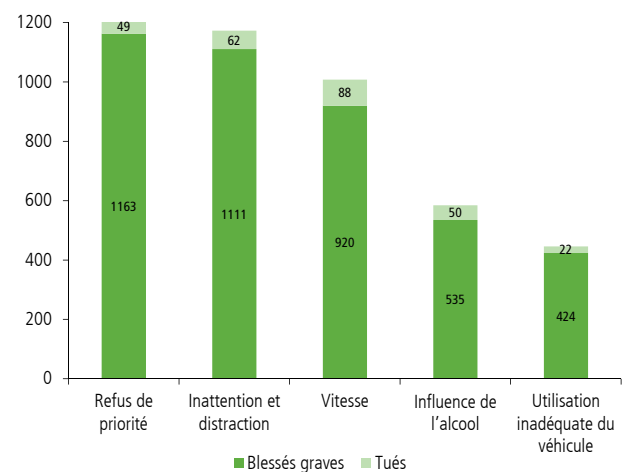
Il est frappant de constater que les pertes de maîtrise sont fréquemment liées à la vitesse et/ou à l'alcool au volant.

Depuis 2004, le nombre de dommages corporels graves a baissé de près de 30%. Parmi les causes d'accident représentées ici, la vitesse (-44%), l'alcool (-40%) et l'inattention/la distraction (-35%) ont reculé plus fortement, tandis que les refus de priorité et l'utilisation inadéquate du véhicule (p. ex. familiarisation insuffisante avec le véhicule; manœuvre non signalée, mal signalée ou signalée trop tard) ont diminué dans une bien moindre mesure (respectivement -25% et -7%).

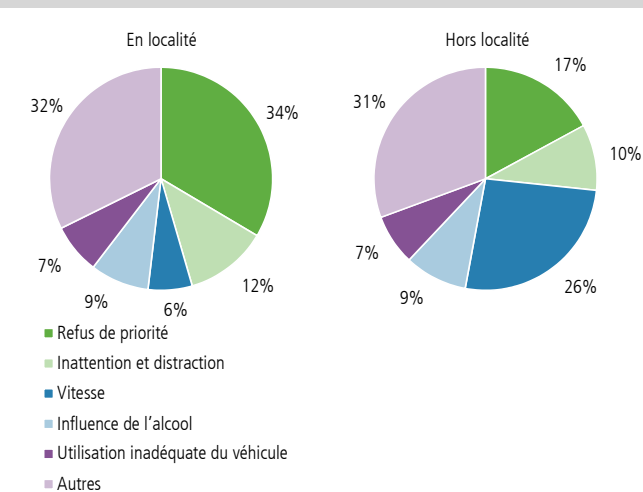
Evolution des dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2004–2014



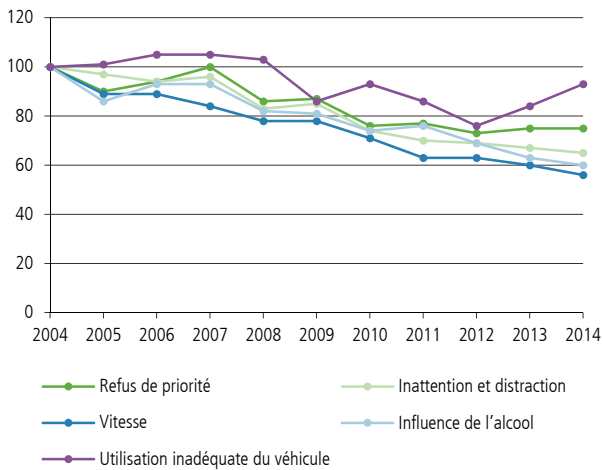
Dommages corporels graves selon la cause d'accident, Ø 2010–2014



Répartition des causes principales des accidents graves selon la localisation, 2014



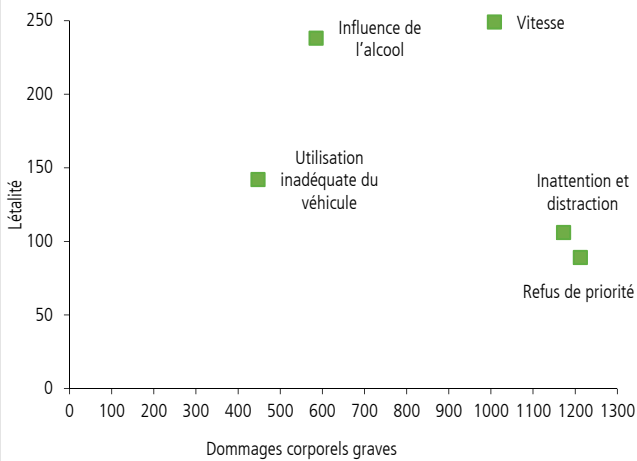
Evolution indexée des dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2004–2014



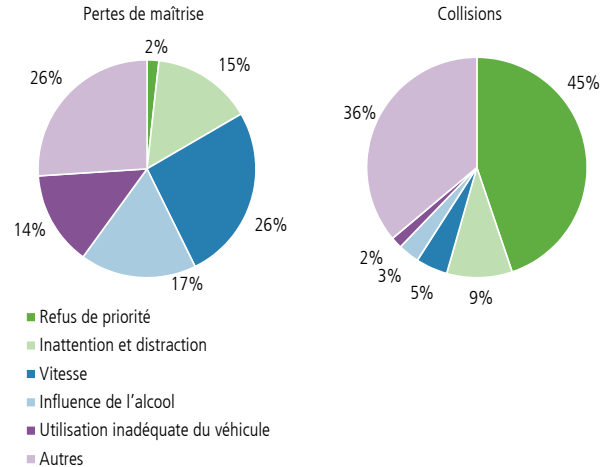
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) selon la cause d'accident

Cause d'accident	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Refus de priorité	1 166	1 195	42	54	89
Inattention et distraction	1 055	1 170	52	71	106
Vitesse	832	981	65	98	249
Influence de l'alcool	486	566	29	55	238
Utilisation inadéquate du véhicule	444	419	35	21	142

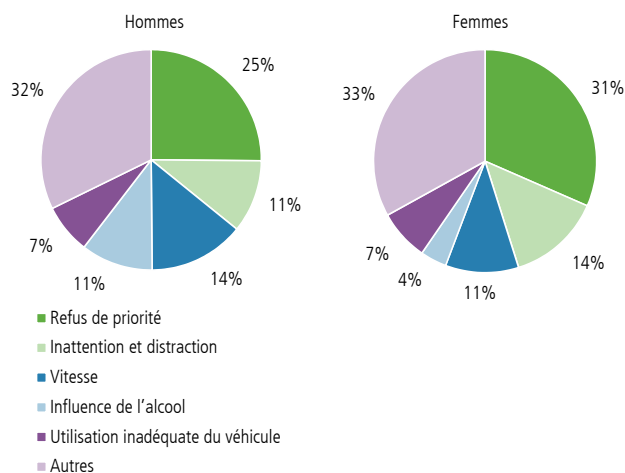
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) selon la cause d'accident



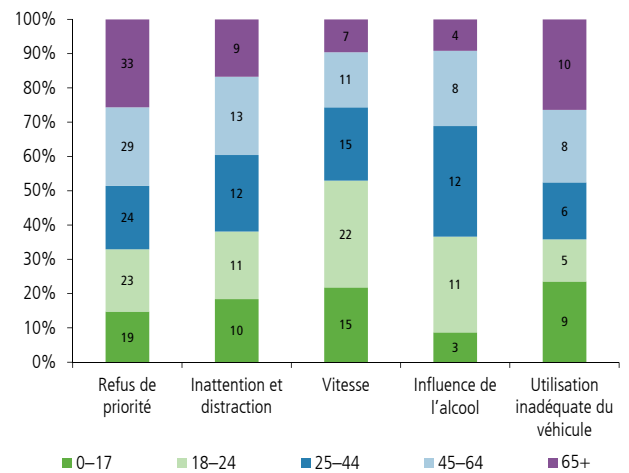
Répartition des causes principales des accidents graves selon le type d'accident, 2014



Répartition des responsables principaux des accidents graves selon la cause principale de l'accident et le sexe, 2014



Répartition des responsables principaux des accidents graves selon leur âge et la cause principale de l'accident, 2014



Comparaison internationale

Les données accidentologiques disponibles dans les différents pays peuvent présenter des divergences liées au système de relevé en vigueur. Les chiffres de l'OCDE choisis ici constituent néanmoins des bases d'une grande qualité. Ceux de 2013 sont disponibles actuellement pour les pays considérés ici.

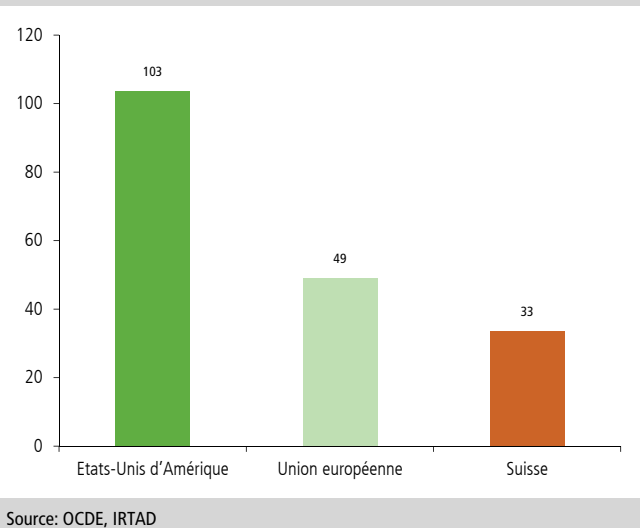
Depuis des années, la **Grande-Bretagne**, les **Pays-Bas** et la **Suède** peuvent se targuer des chiffres les plus bas relativement au taux de mortalité routière (nombre de tués sur les routes par habitant). Quand bien même la Suisse suit ces pays d'assez près, son taux (33 tués par million d'habitants) est supérieur de quelque 20% à ceux des **leaders** du classement. Si la Suisse présentait le même niveau de sécurité routière (rapporté à la population) que la Suède, une cinquantaine d'usagers de la route auraient eu la vie sauve en 2013 (soit 220 tués au lieu de 269).

Les taux de mortalité routière varient considérablement d'un pays à l'autre: par rapport aux nations en tête de classement dont la **mortalité routière est faible** (Suède, p. ex.), certains pays (comme les Etats-Unis) font état d'un taux 3 à 4 fois plus élevé. Si la Suisse occupait une de ces dernières places, elle compterait plus de 800 tués sur les routes par an, un chiffre qu'elle a enregistré pour la dernière fois au début des années 1990.

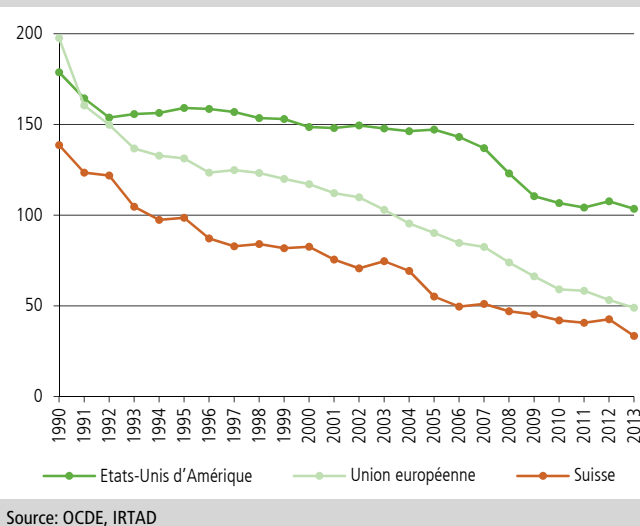
Depuis le début des années 1970, tous les pays de l'OCDE ont enregistré des succès substantiels. L'Allemagne, la Suisse et les Pays-Bas, p. ex., sont parvenus à faire baisser leur taux de mortalité routière de 4/5, voire de 5/6 au cours des 40 dernières années. En considérant uniquement les 20 dernières années, les succès sont aussi indéniables: le nombre de tués sur les routes par habitant a chuté de 40 à 80% dans tous les pays de l'OCDE. Là encore, la **Suisse** fait partie du peloton de tête: elle enregistre un recul de 76%.

Cette baisse de la mortalité routière permet de mettre davantage l'accent sur les **personnes grièvement et très grièvement blessées** ainsi que sur les conséquences à long terme des accidents de la route. Il apparaît que la diminution du nombre de blessés graves est bien plus lente que celle des tués. Des données internationales comparables qui permettraient de quantifier cette baisse ne sont toutefois pas (encore) disponibles, car les définitions de la notion de «blessé grave» sont très hétérogènes.

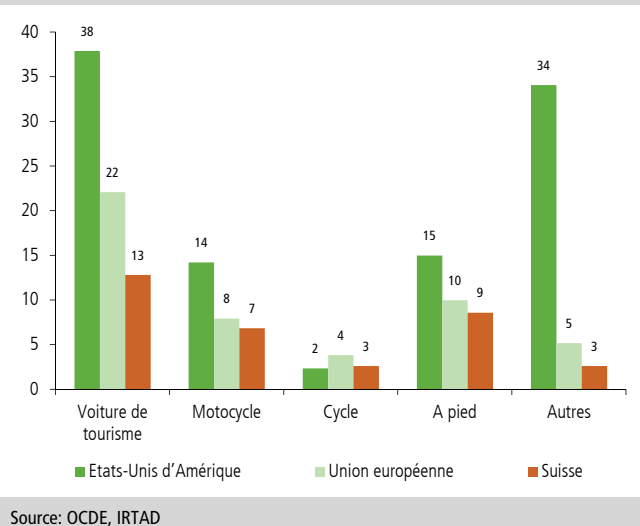
Tués sur les routes par million d'habitants, comparaison Etats-Unis d'Amérique / Union européenne / Suisse, 2013



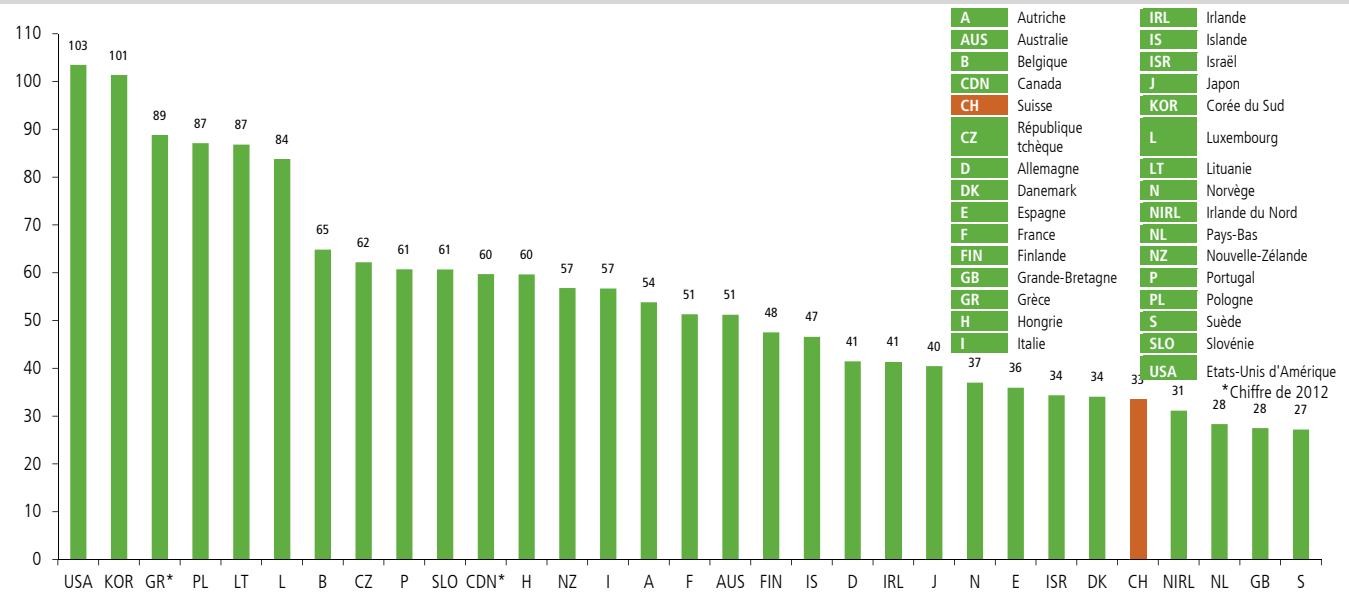
Evolution du nombre de tués sur les routes par million d'habitants, comparaison Etats-Unis d'Amérique / Union européenne / Suisse, 1990-2013



Tués sur les routes par million d'habitants selon le moyen de locomotion, comparaison Etats-Unis d'Amérique / Union européenne / Suisse, 2013

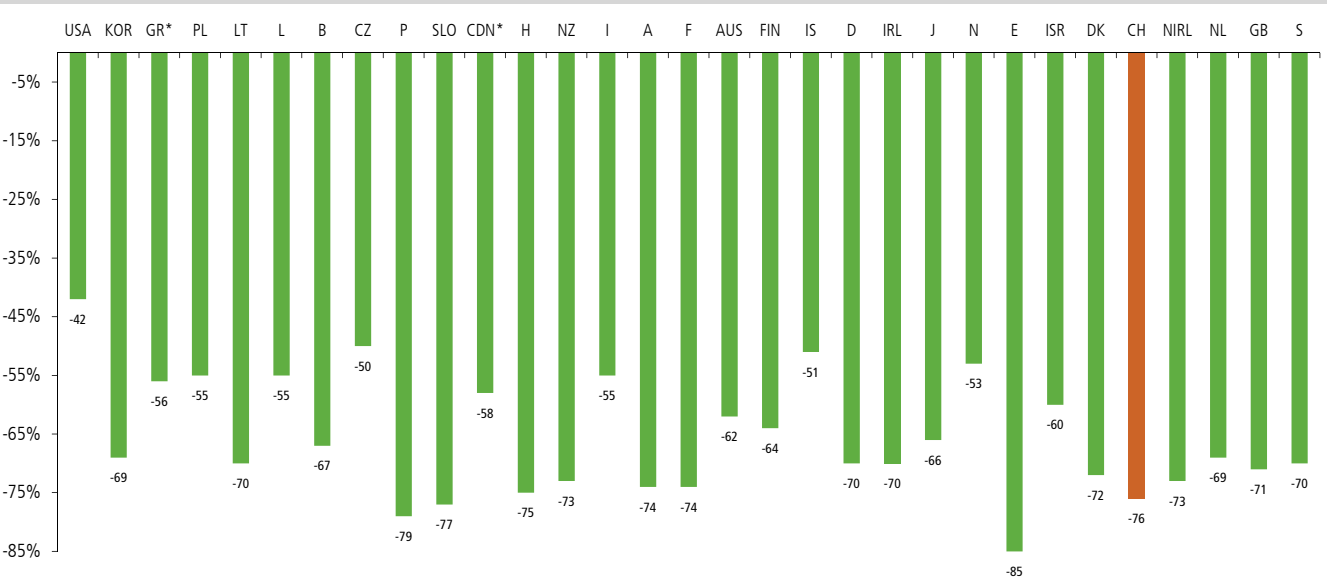


Tués sur les routes par million d'habitants, comparaison internationale, 2013



Source: OCDE, IRTAD

Variation du nombre de tués sur les routes par million d'habitants entre 1990 et 2013, en pour cent, comparaison internationale



* Chiffre de 2012

Source: OCDE, IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitants selon le moyen de locomotion, comparaison internationale, 2013

Moyen de locomotion	USA	KOR	GR*	PL	LT	L	B	CZ	P	SLO	CDN*	H	NZ	I	A	F	AUS	FIN	IS	D	IRL	J	N	E	ISR	DK	CH	NIRL	NL	GB	S
Voiture de tourisme	38	24	34	38	35	56	31	29	20	28	32	26	37	25	23	25	25	28	34	20	25	8	20	15	16	14	13	19	11	13	15
Motocycle	14	11	26	7	5	15	9	6	7	9	5	6	8	12	10	10	...	4	3	7	4	4	4	6	5	3	7	5	2	5	4
Cycle	2	6	2	8	6	0	7	7	3	8	2	7	2	4	6	2	2	4	0	4	1	6	2	1	2	6	3	2	7	2	1
A pied	15	39	15	30	33	9	9	15	14	10	9	15	7	9	10	7	7	6	3	7	7	15	4	8	11	6	9	4	3	6	4
Autres	34	22	12	5	8	4	10	4	16	7	12	6	2	6	5	6	...	5	6	3	5	7	8	5	1	5	3	2	6	1	2
Total	103	101	89	87	87	84	65	62	61	61	60	60	57	57	54	51	51	48	47	41	41	40	37	36	34	34	33	31	28	28	27

* Chiffre de 2012

Source: OCDE, IRTAD



A close-up photograph of an asphalt road surface. A white painted line runs horizontally across the top. Below it, a yellow tactile paving strip is visible on the left side. A white painted arrow points towards the bottom right. The asphalt is dark and textured.

Les accidents en détail

En 2014, le nombre de seniors grièvement blessés sur les routes suisses était plus élevé que dix ans auparavant. Ces usagers de la route sont particulièrement vulnérables comme piétons. Leurs accidents ont souvent une issue fatale du fait de leur grande fragilité. Les accidents de vélos électriques progressent également. Ces cycles, toujours plus répandus, constituent un nouveau défi pour la prévention.

Piétons

En 2014, 627 piétons ont été grièvement blessés sur les routes suisses et 43 autres mortellement, ce qui correspond à une baisse de 15% pour l'ensemble des dommages corporels graves subis par ces usagers de la route par rapport à l'année précédente. Cette évolution à première vue très positive ne doit cependant pas occulter le fait que le nombre d'accidents graves subis par des piétons **stagne déjà depuis 2003**.

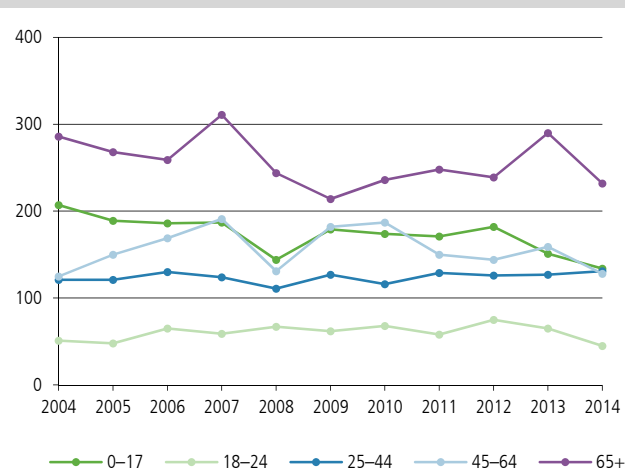
L'analyse détaillée de l'évolution par tranches d'âge ne permet de déceler **aucune tendance**. Hormis un recul de 1/3 enregistré pour les moins de 18 ans, les chiffres des dommages corporels graves se sont maintenus.

La **vulnérabilité** physique grandissante avec l'âge transparaît en revanche de façon saisissante. Ainsi, la probabilité qu'un piéton de plus de 64 ans succombe en cas d'accident de la route est plus de 7 fois supérieure à celle d'un piéton de moins de 18 ans. A pied dans le trafic, les **seniors** subissent non seulement les accidents les plus graves, mais ils sont aussi touchés le plus souvent. En effet, durant la dernière décennie, la plupart des dommages corporels graves subis par les piétons étaient le fait de ceux de plus de 64 ans.

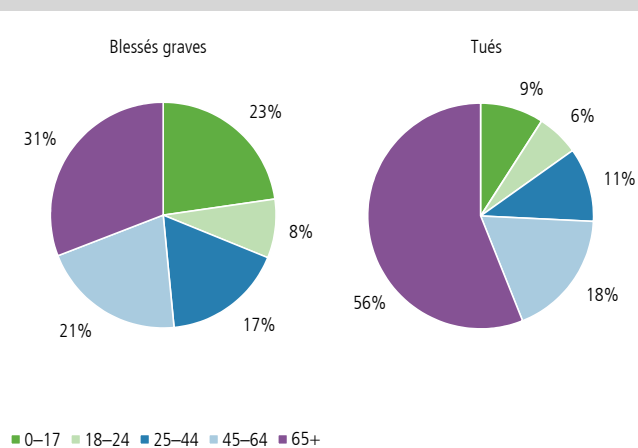
Deux analyses illustrent particulièrement bien ce propos. D'une part, la comparaison du nombre de blessés graves et de tués selon la tranche d'âge montre que les seniors comptent pour 31% des blessés graves, mais pour plus de la moitié des tués. De l'autre, en considérant simultanément la létalité et la fréquence des accidents graves de piétons en fonction de la tranche d'âge, on a la preuve que le problème de ces accidents concerne essentiellement les seniors.

De fait, les accidents subis par les piétons sont exclusivement des collisions avec d'autres usagers de la route. La responsabilité de ces accidents varie elle aussi fortement selon l'âge des piétons. Près de la moitié de ceux de moins de 15 ans ayant subi un accident grave sont **principalement responsables** de leur accident. Cette proportion évolue considérablement avec l'âge: dès 18 ans, les piétons sont seuls responsables de leur accident dans un nombre mineur de cas.

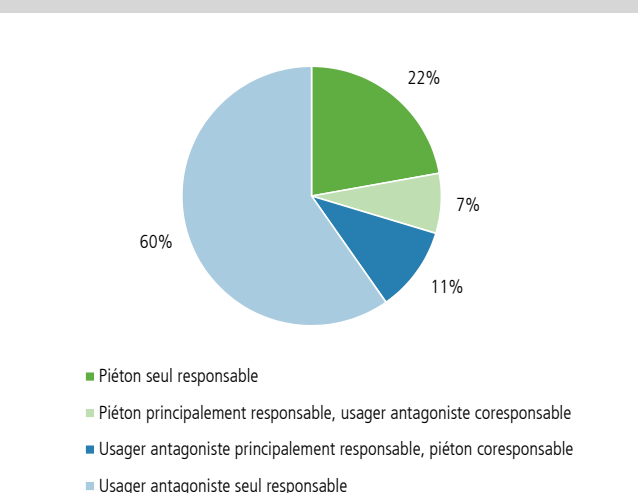
Evolution des dommages corporels graves subis par les piétons selon leur âge, 2004–2014



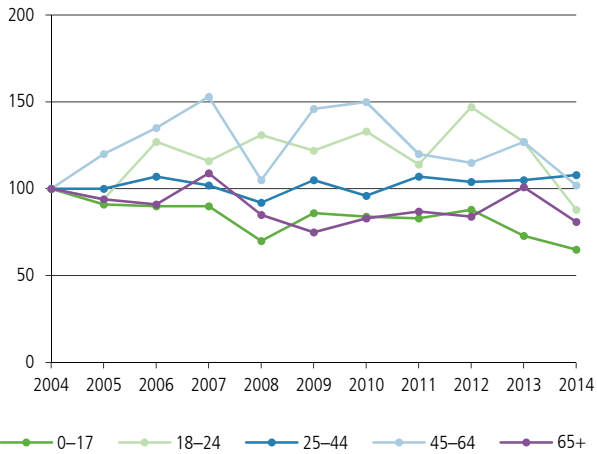
Répartition des dommages corporels graves subis par les piétons selon leur âge, Ø 2010–2014



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des piétons, Ø 2011–2014



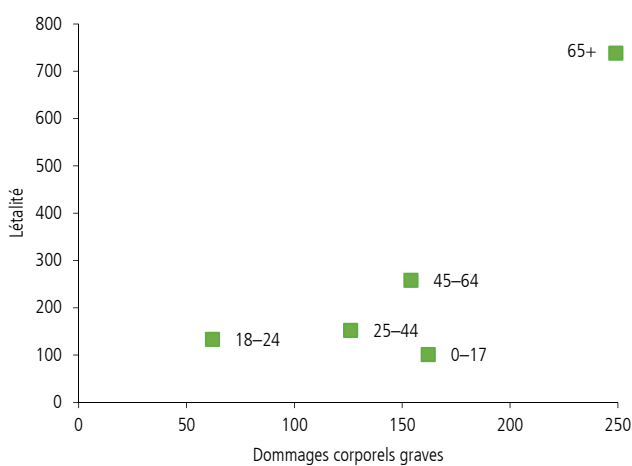
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les piétons selon leur âge, 2004–2014



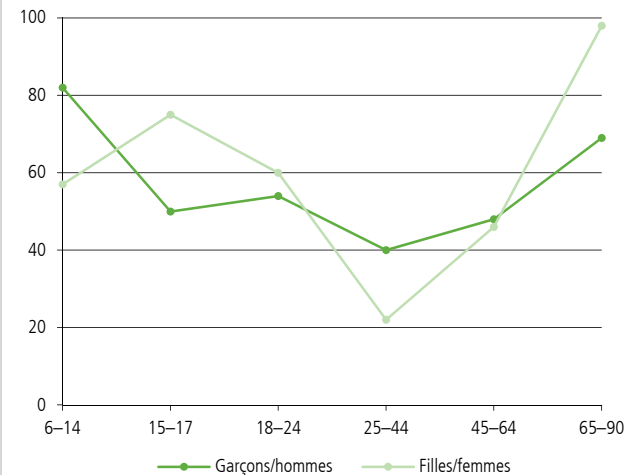
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) des piétons selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
0–17	129	164	5	7	101
18–24	42	62	3	4	133
25–44	125	118	6	7	152
45–64	124	151	4	13	258
65+	207	207	25	38	738
Total	627	702	43	70	285

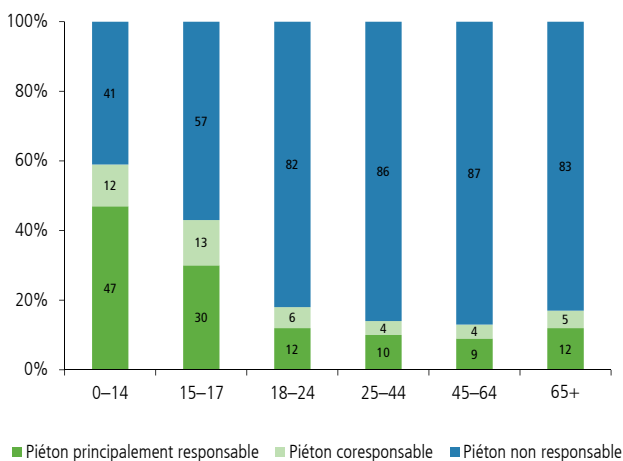
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) des piétons selon leur âge



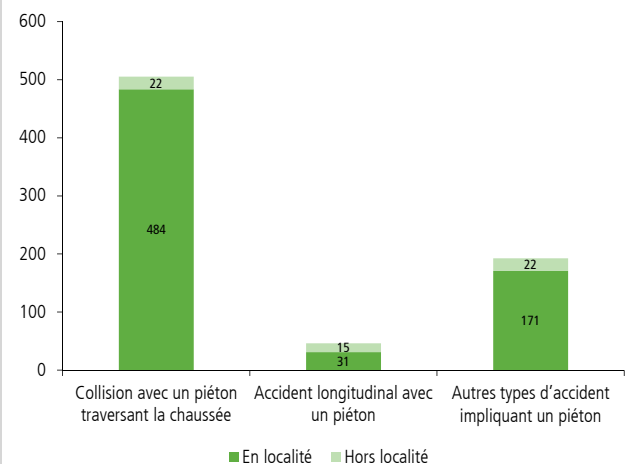
Dommages corporels graves subis par les piétons pour 100 millions d'heures de participation au trafic, selon le sexe et l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents graves impliquant un piéton, selon l'âge du piéton, Ø 2011–2014



Dommages corporels graves subis par les piétons selon la localisation et le type d'accident, Ø 2010–2014



Cycle

En 2014, 890 cyclistes ont été grièvement blessés et 29 autres tués sur les routes suisses, ce qui correspond à une hausse des dommages corporels graves de près de 14% par rapport à l'année précédente. Ce faisant, l'accidentalité a atteint précisément le **niveau de 2001**. Cette situation est à considérer comme dramatique compte tenu de la baisse généralisée des dommages corporels graves sur les routes helvétiques.

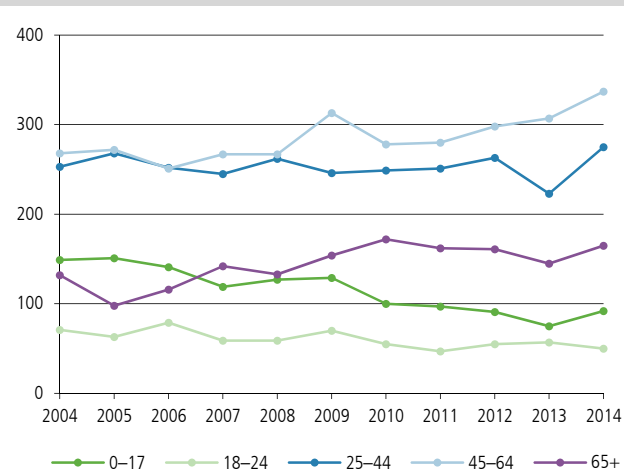
L'analyse de l'accidentalité selon la tranche d'âge révèle deux tendances nettes mais divergentes: une progression pour les **plus de 24 ans** et un recul pour les **moins de 25 ans**. Les plus fortes hausses (plus de 20%) concernent les 45–64 ans et les plus de 64 ans. Cette évolution est probablement due au moins en partie à une augmentation de l'exposition.

Comme escompté, la vulnérabilité physique augmente avec l'âge. Cela se reflète, d'une part, dans la probabilité des cyclistes de plus de 64 ans de mourir dans un accident de la route: elle est environ 7 fois supérieure à celle des moins de 18 ans. Autre élément frappant: la répartition des blessés graves et des tués selon la tranche d'âge. Les seniors comptent pour 18% de tous les cyclistes grièvement blessés, mais pour 41% des tués.

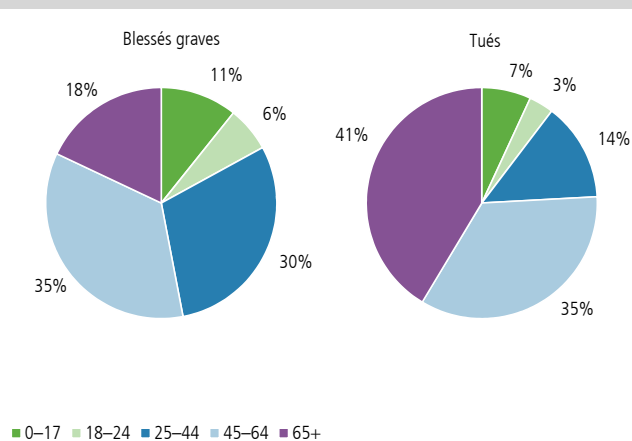
L'analyse combinée de la gravité et de la fréquence des accidents de cyclistes ne livre pas d'image claire (au contraire des piétons): les seniors subissent les accidents les plus graves, mais les 45–64 ans ont le plus d'accidents. L'analyse de l'accidentalité par kilomètres parcourus montre, elle aussi, un net effet de l'âge: au-delà de 70 ans, la probabilité pour un cycliste de subir un accident grave augmente fortement; elle est très supérieure à celle des jeunes cyclistes.

Environ $\frac{2}{3}$ des accidents graves de cyclistes sont des **collisions** avec d'autres usagers de la route. Selon la statistique des accidents, l'usager antagoniste est **principalement responsable** dans $\frac{2}{3}$ des cas et même seul responsable d'un peu plus de la moitié des cas. Si l'on considère aussi les pertes de maîtrise graves, la proportion des cyclistes principalement responsables grimpe – logiquement – à la moitié environ. Là encore, un fort effet de l'âge est perceptible: les cyclistes grièvement accidentés de moins de 14 ans sont eux-mêmes principalement responsables de plus de $\frac{2}{3}$ des cas.

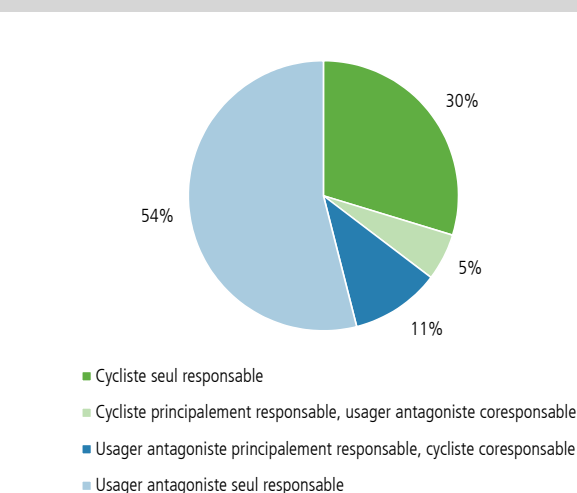
Evolution des dommages corporels graves subis par les cyclistes selon leur âge, 2004–2014



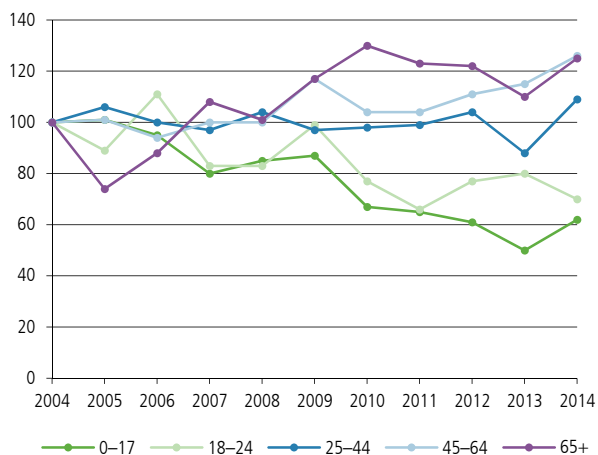
Répartition des dommages corporels graves subis par les cyclistes selon leur âge, Ø 2010–2014



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des cyclistes, Ø 2011–2014



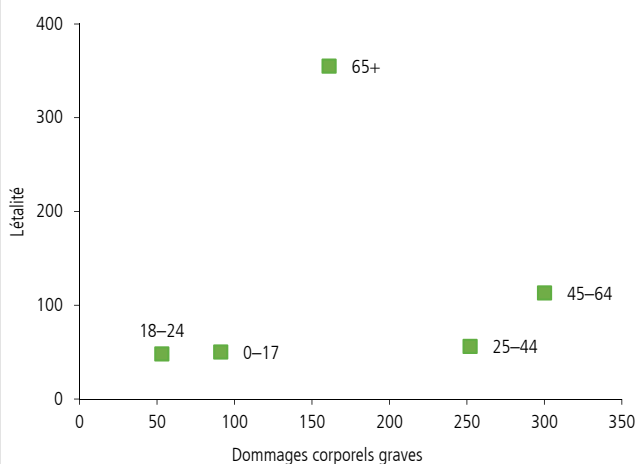
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les cyclistes selon leur âge, 2004–2014



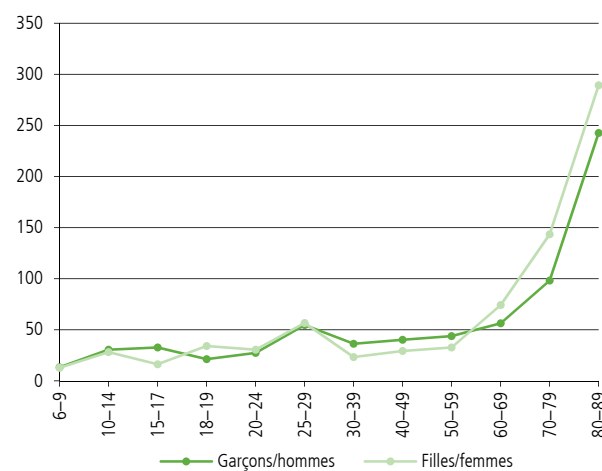
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) des cyclistes selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
0–17	89	96	3	2	50
18–24	50	55	0	2	48
25–44	271	241	4	5	56
45–64	327	284	10	11	113
65+	153	146	12	13	355
Total	890	822	29	34	104

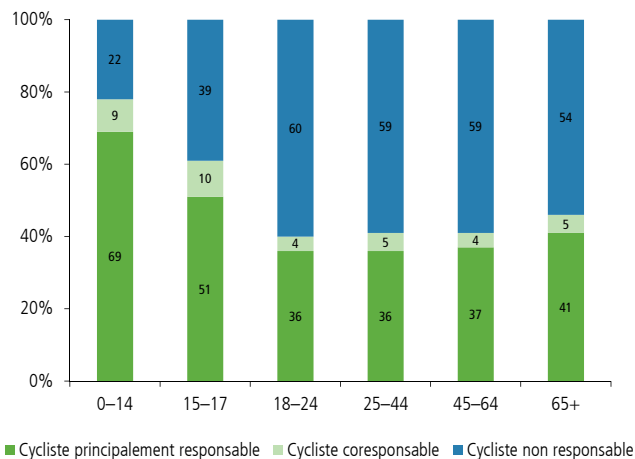
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) des cyclistes selon leur âge



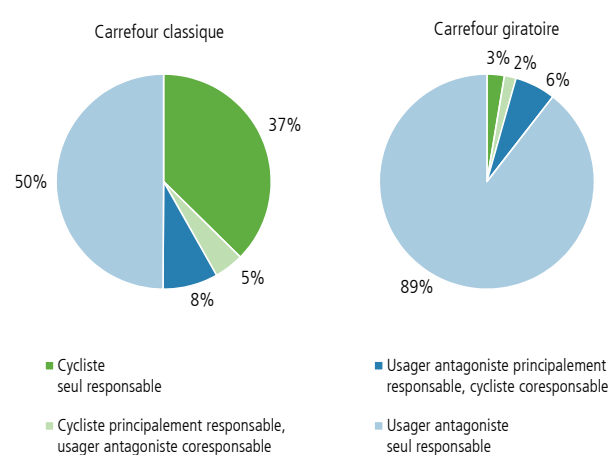
Dommages corporels graves subis par les cyclistes pour 100 millions de personnes-kilomètres, selon le sexe et l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents graves impliquant un cycliste, selon l'âge du cycliste, Ø 2011–2014



Répartition des responsables des acc. en quittant une route/s'engageant sur une route/traversant une route et ayant occasionné des dommages corporels graves à des cyclistes, selon le lieu de l'acc., Ø 2011–2014



Vélo électrique

Depuis 2011, le vélo électrique constitue un type de véhicule séparé dans le PV d'accident. Après 4 ans de relevés, l'analyse accidentologique est désormais plus significative. En 2014, les résultats précédents se sont largement confirmés.

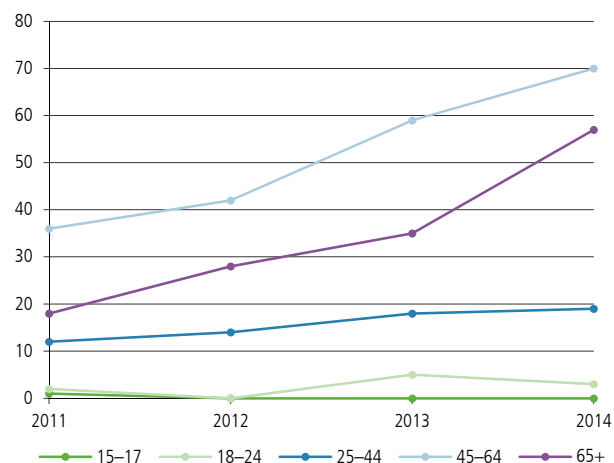
Entre 2011 et 2014, les accidents graves impliquant un cycliste motorisé ont augmenté proportionnellement au **parc de vélos électriques**, si bien qu'en 2014, le nombre de blessés graves (145) et de tués (5) a atteint un nouveau record. Alors qu'en 2013, le nombre de dommages corporels graves subis par les cyclistes motorisés n'était encore que légèrement supérieur à celui des cyclomoteuristes, il l'a largement dépassé en 2014. Il est aussi intéressant de comparer l'accidentalité des cyclistes motorisés et non motorisés: si en 2011, par rapport aux cyclistes classiques, 8,2% des utilisateurs de vélos électriques étaient grièvement accidentés, ce taux est passé à 16,3% en 2014. Les accidents de vélos électriques sont en outre plus graves que ceux de vélos classiques. Cet état de fait est toutefois essentiellement dû à la **structure des âges des utilisateurs**. En effet, les cyclistes motorisés accidentés sont en moyenne plus âgés, et donc plus vulnérables que ceux non motorisés.

L'analyse de l'accidentalité selon le type de vélo électrique et l'âge de leurs utilisateurs livre, elle aussi, des résultats dignes d'intérêt: pour les accidents avec un **vélo électrique rapide**, la plupart des dommages corporels graves concernent les 51–55 ans, alors qu'ils touchent le plus souvent les 61–65 ans pour les accidents avec un **vélo électrique lent**. On peut supposer que ceci indique avant tout quelle tranche d'âge utilise quel type de vélo électrique.

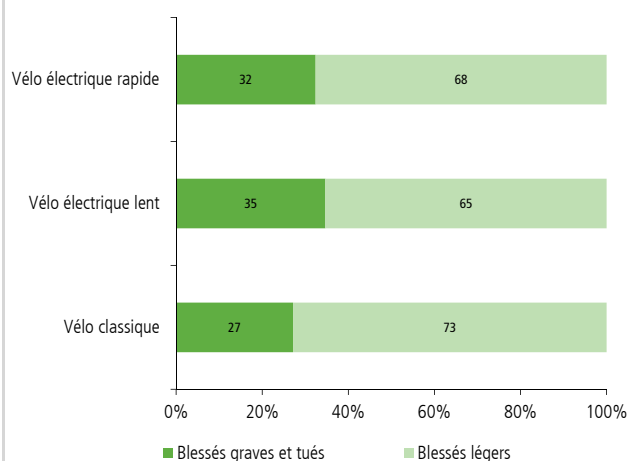
Les accidents des cyclistes motorisés sont autant des pertes de maîtrise que des collisions. La différenciation selon le type de cycle révèle néanmoins que les accidents graves prédominants sont les collisions pour les vélos électriques rapides, et les pertes de maîtrise pour les modèles lents.

Dans 2/3 des collisions ayant occasionné des blessures graves à un cycliste motorisé, l'usager antagoniste est le **responsable principal** de l'accident. Tant en termes absolus qu'en comparaison avec les cyclistes non motorisés, les utilisateurs de vélos électriques ont souvent des accidents aux giratoires ou aux carrefours classiques sans qu'une cause ne leur soit attribuée, car les véhicules motorisés leur refusent la priorité.

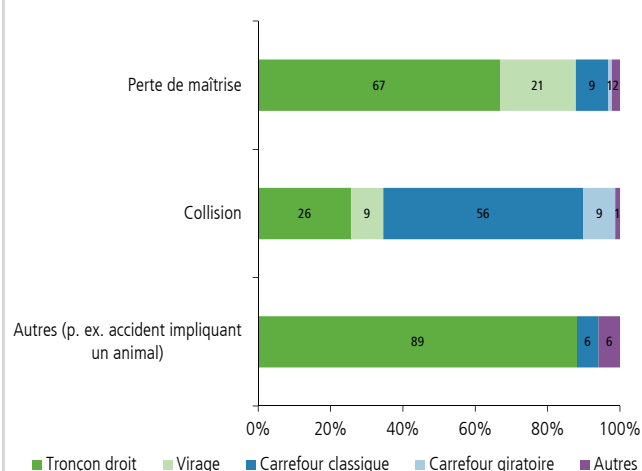
Evolution des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur âge, 2011–2014



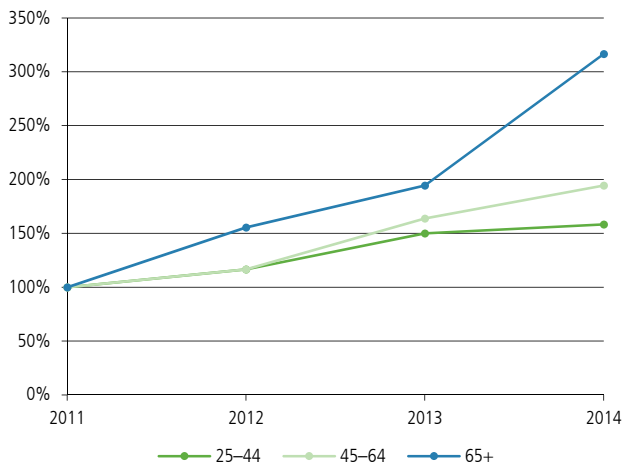
Répartition des dommages corporels subis par les cyclistes selon le type de cycle, Ø 2011–2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon le lieu et le type d'accident, Ø 2011–2014



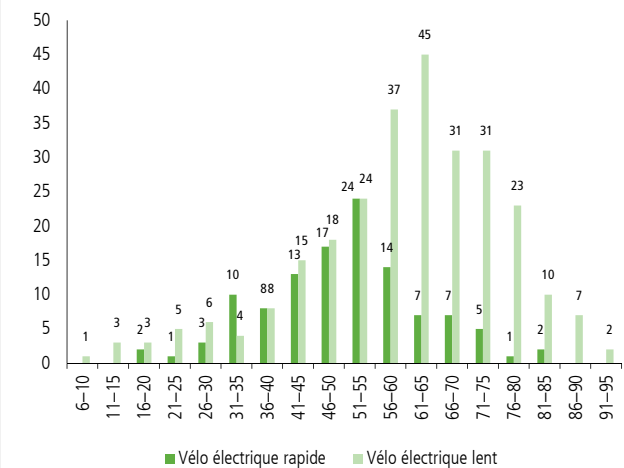
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur âge, 2011–2014



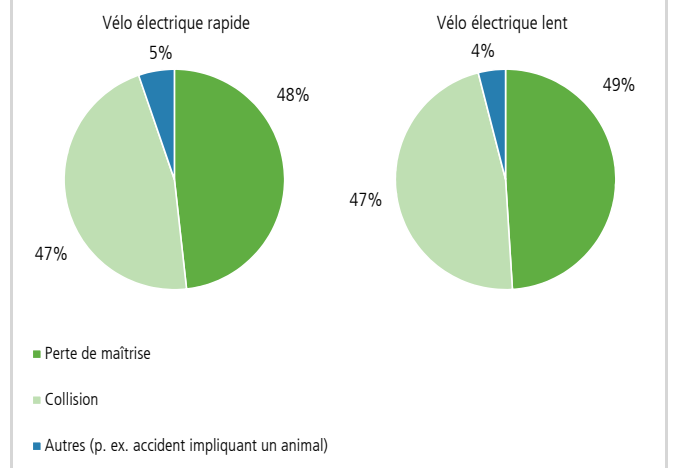
Dommages corporels subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur âge, Ø 2011–2014

Age	Blessés légers	Blessés graves	Tués	Proportion des dommages corporels graves
15–17	6	0	0	...
18–24	9	3	0	...
25–44	50	16	0	24%
45–64	87	51	1	37%
65+	52	31	4	40%
Total	203	100	5	34%

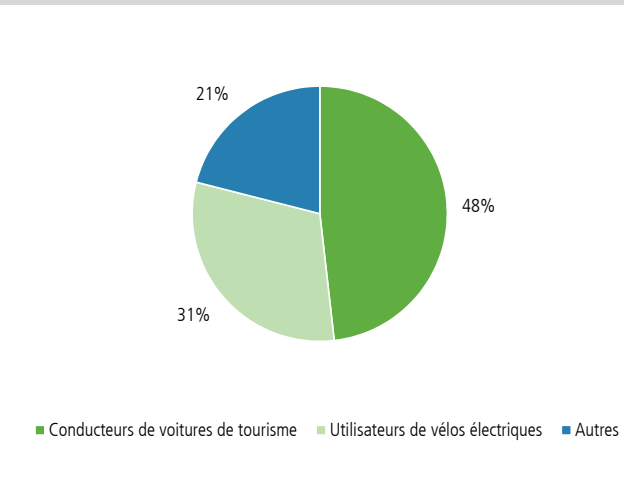
Dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur type de vélo électrique et leur âge, Σ 2011–2014



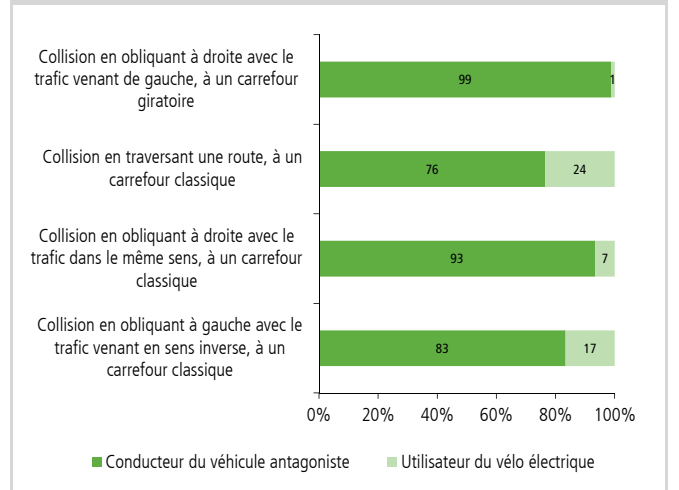
Répartition des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon le type d'accident et de vélo électrique, Ø 2011–2014



Répartition des responsables principaux des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des utilisateurs de vélos électriques, Ø 2011–2014



Répartition des responsables principaux des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des utilisateurs de vélos électriques, selon le type et le lieu de l'accident, Ø 2011–2014



Motocycle

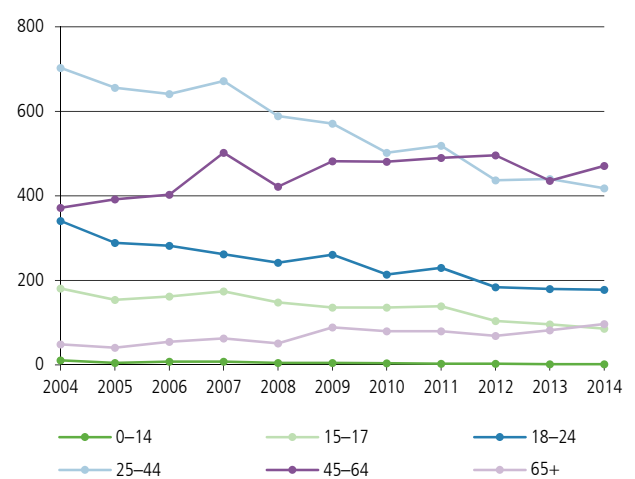
En 2014, 53 motocyclistes ont perdu la vie sur les routes helvétiques et 1199 autres ont été grièvement blessés. L'évolution de l'accidentalité de ces usagers de la route varie selon le critère considéré.

Points positifs: en 2014, le **nombre de motocyclistes tués** a atteint son **niveau le plus bas**. L'accidentalité des motards présente par ailleurs une nette tendance à la baisse: en 2014, le nombre de dommages corporels graves subis par ces usagers de la route ne représentait plus que les $\frac{3}{4}$ environ du chiffre de 2004.

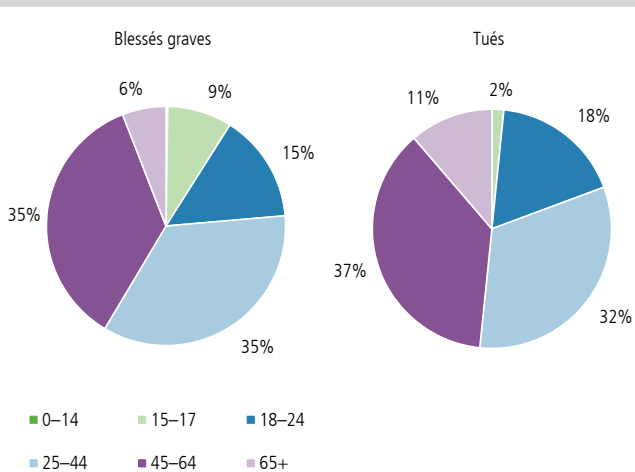
Ce qui préoccupe en revanche, c'est le fait que le nombre de **motocyclistes grièvement accidentés** excède depuis 2009 celui des occupants de voitures de tourisme ayant subi un accident grave. Et l'écart ne cesse de s'accroître. L'analyse de l'accidentalité selon le type de motocycle (cylindrée) et la tranche d'âge montre en outre que l'évolution positive n'est pas généralisée. Ainsi, alors que le nombre de tués parmi les motocyclistes sur des engins de moins de 125 cm³ a reculé de 72% durant la dernière décennie, celui pour les motocyclistes sur des machines de plus de 125 cm³ a baissé d'à peine 46%. A noter aussi les évolutions fortement divergentes de l'accidentalité selon les tranches d'âge. En effet, si le nombre de dommages corporels graves a été divisé par deux environ depuis 2004 pour les motocyclistes entre 18 et 44 ans, il a en revanche **doublé** pour ceux de **plus de 64 ans**, ce qui est d'autant plus lourd de conséquences que ces derniers ont, de loin, la létalité la plus élevée.

Environ $\frac{1}{3}$ des motocyclistes grièvement blessés ont eu un accident de type perte de maîtrise, les autres ayant subi des collisions avec d'autres usagers de la route. Pour ces dernières, il est intéressant de savoir qui les a causées. L'analyse en question montre que, pour plus de la moitié d'entre elles, l'usager antagoniste est seul responsable, alors que c'est le motocycliste dans $\frac{1}{3}$ des cas. Pour le reste (14% des collisions graves), les deux parties sont coresponsables.

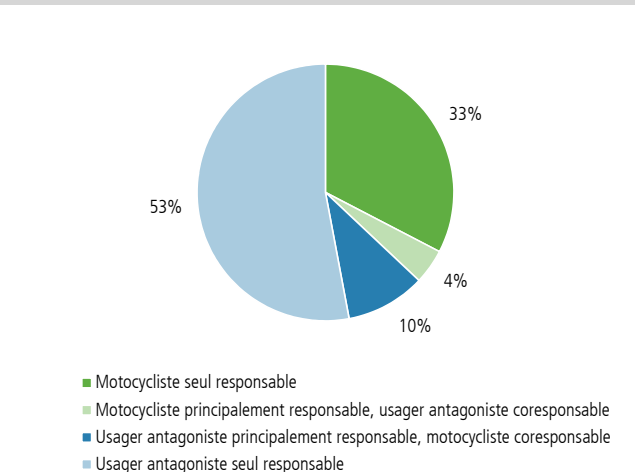
Evolution des dommages corporels graves subis par les motocyclistes selon leur âge, 2004–2014



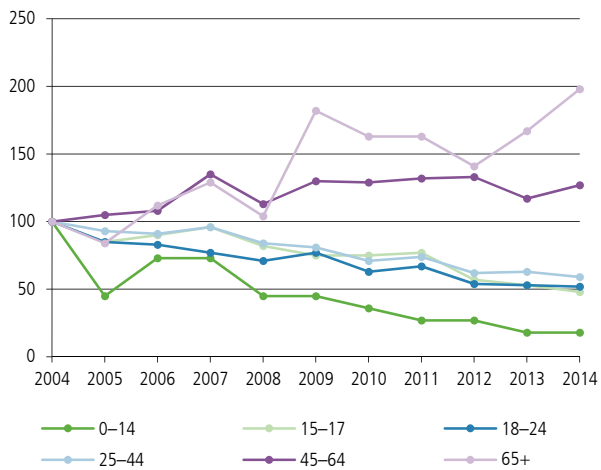
Répartition des dommages corporels graves subis par les motocyclistes selon leur âge, Ø 2010–2014



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des motocyclistes, Ø 2011–2014



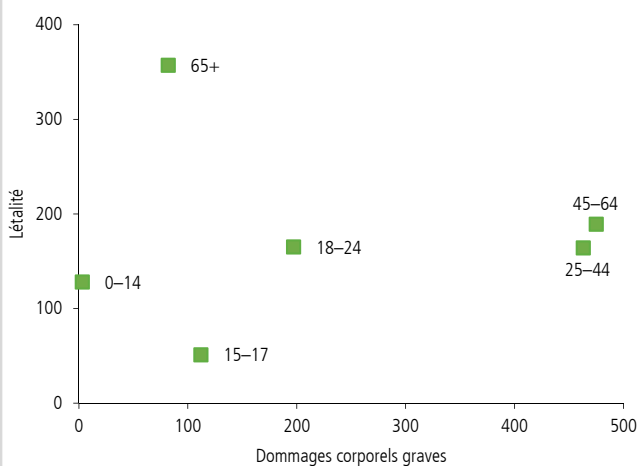
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les motocyclistes selon leur âge, 2004–2014



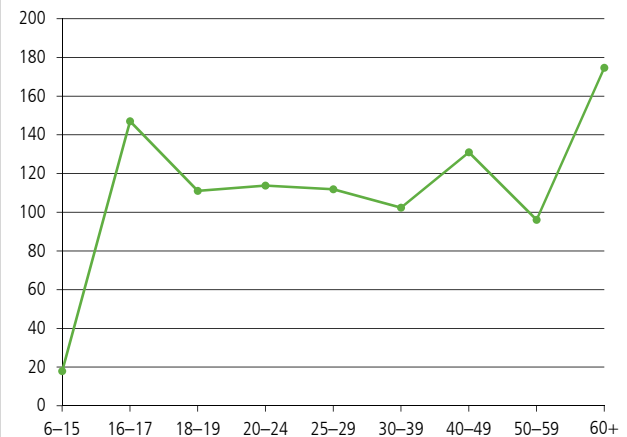
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) des motocyclistes selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
0–14	2	3	0	0	128
15–17	86	121	0	2	51
18–24	167	202	11	12	165
25–44	398	473	20	21	164
45–64	454	451	17	26	189
65+	92	72	5	8	357
Total	1 199	1 322	53	68	163

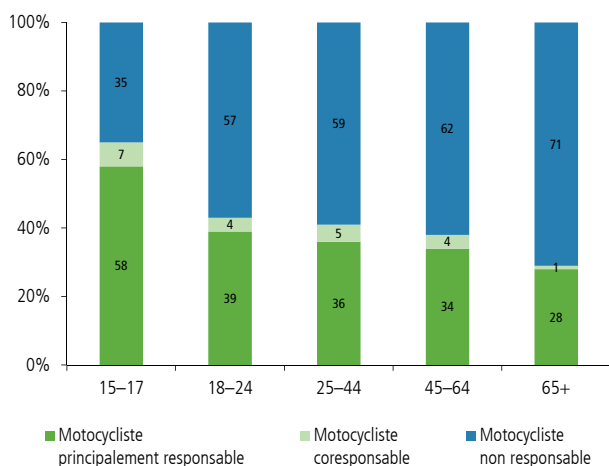
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) des motocyclistes selon leur âge



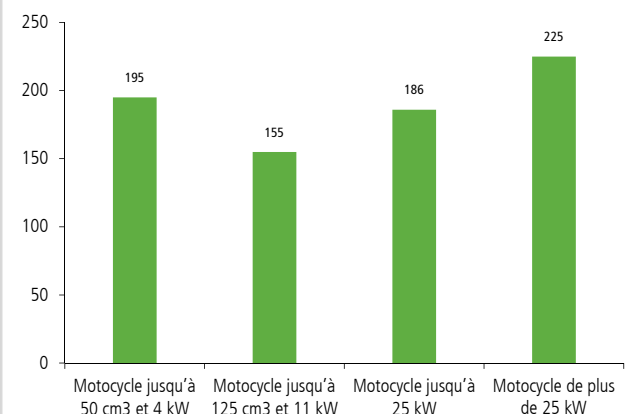
Dommages corporels graves subis par les motocyclistes pour 100 millions de personnes-kilomètres, selon l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents graves impliquant un motocycliste, selon l'âge du motocycliste, Ø 2011–2014



Dommages corporels graves subis par les motocyclistes pour 100 000 motos admises dans la circulation routière, selon le type de moto, Ø 2011–2014



Voiture de tourisme

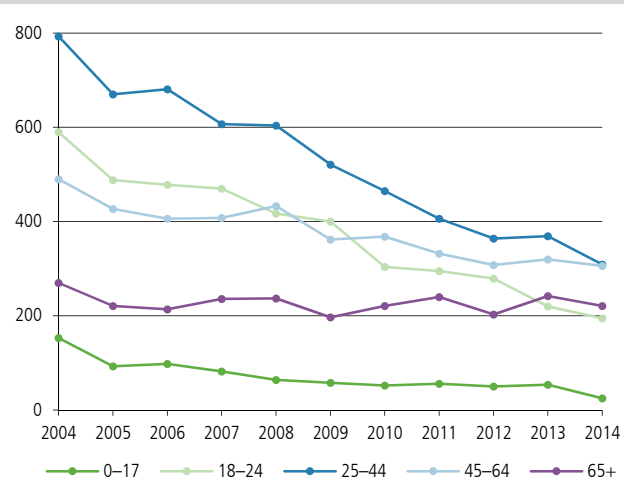
En 2014, 97 occupants de voitures de tourisme ont été tués dans des accidents de la route en Suisse et 959 ont été grièvement blessés. Ce groupe d'usagers de la route enregistre le **recul** du nombre de dommages corporels graves **le plus marquant**. Ce chiffre a en effet été divisé par plus de deux au cours de la dernière décennie. Une analyse plus détaillée révèle que l'évolution positive concerne toutes les tranches d'âge, mais pas dans la même mesure. A commencer par le fait que la baisse se réduit avec l'âge. Les occupants de voitures de tourisme de moins de 18 ans font état du plus fort recul (-84%), les seniors de plus de 64 ans, de la plus faible diminution (-18%). Il n'est pas possible de déterminer dans quelle mesure des effets liés à l'exposition (démographie) interviennent.

Il est intéressant de constater que même pour les occupants de voitures de tourisme, la létalité progresse avec l'âge, mais seulement à partir de 25 ans. De fait, les **18-24 ans** constituent une exception en la matière (accidents de nuit, le week-end).

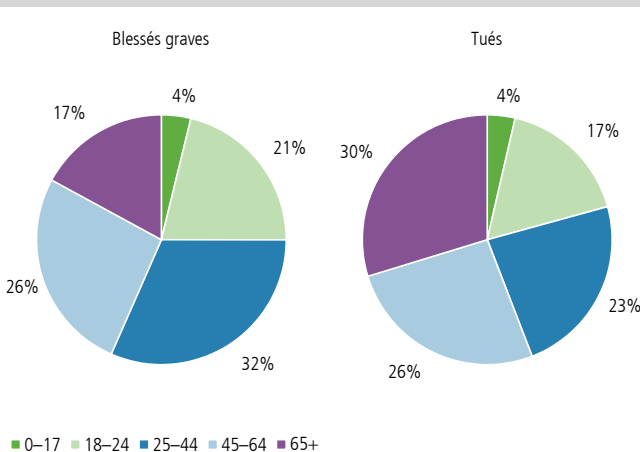
Cette situation se reflète également dans la répartition des occupants de voitures de tourisme grièvement ou mortellement blessés. Si les **seniors** comptent pour la plus grande part des tués (30%), ils représentent la deuxième plus petite portion des blessés graves (17%). En considérant simultanément la fréquence des accidents et la létalité selon la tranche d'âge, on n'obtient pas d'image claire. En effet, la tranche d'âge avec la fréquence la plus élevée (25-44 ans) se caractérise par la létalité la plus faible, tandis que celle qui présente la deuxième fréquence la plus basse (65 ans et plus) montre la létalité la plus forte.

Les jeunes occupants de voitures de tourisme ne se singularisent pas seulement par leur létalité. Par rapport aux prestations kilométriques, ils ont aussi la probabilité la plus élevée d'avoir un accident grave. Ceci est particulièrement vrai pour les **hommes**: avec 9 dommages corporels graves subis pour 100 millions de kilomètres parcourus, leur valeur est de loin la plus haute.

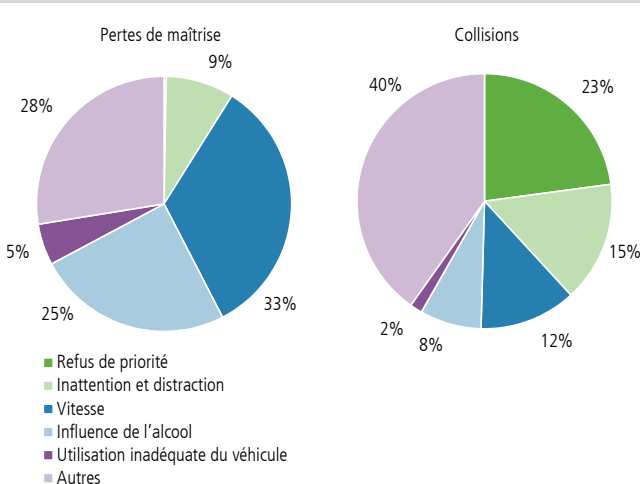
Evolution des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge, 2004-2014



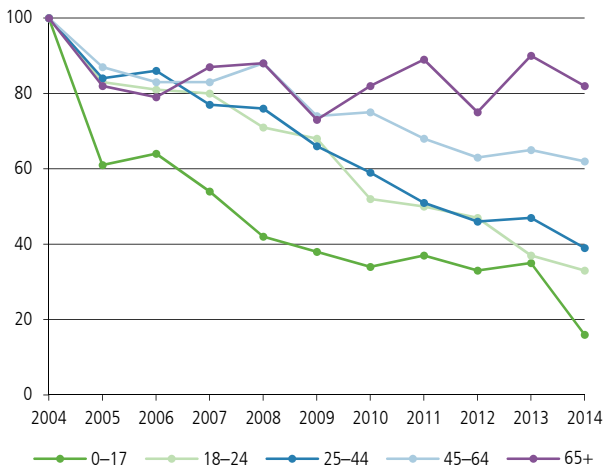
Répartition des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge, Ø 2010-2014



Répartition des causes principales des accidents ayant occasionné des dommages corporels graves à des occupants de voitures de tourisme, selon le type d'accident, Ø 2011-2014



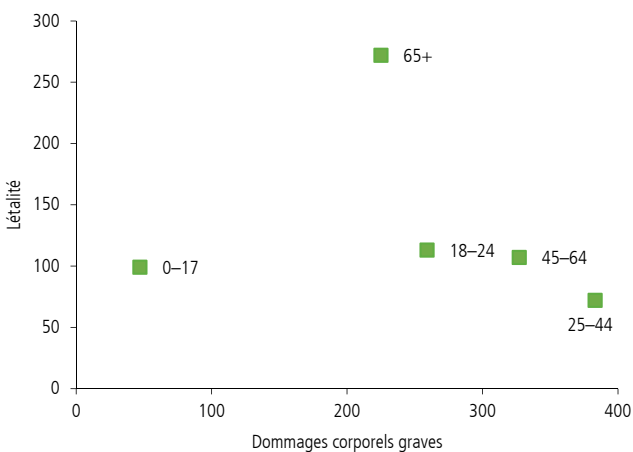
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge, 2004–2014



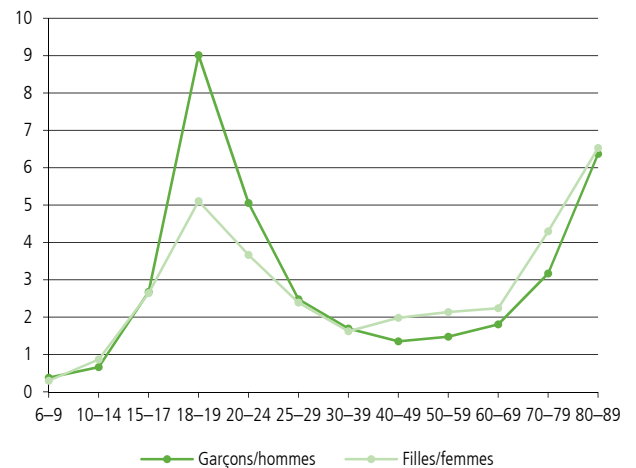
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) des occupants de voitures de tourisme selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
0–17	23	48	2	6	99
18–24	174	277	21	22	113
25–44	295	396	14	29	72
45–64	280	308	26	30	107
65+	187	190	34	31	272
Total	959	1 219	97	118	110

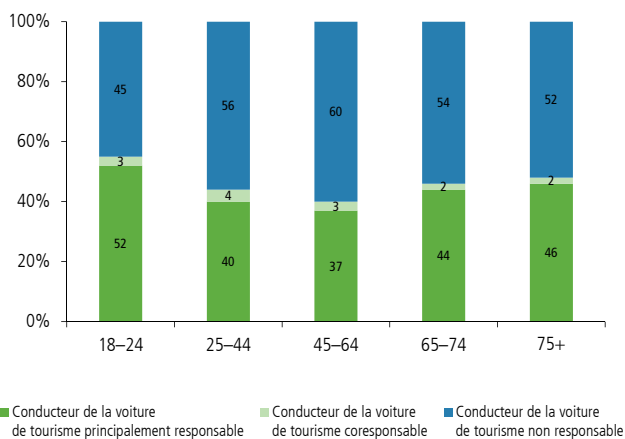
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) des occupants de voitures de tourisme selon leur âge



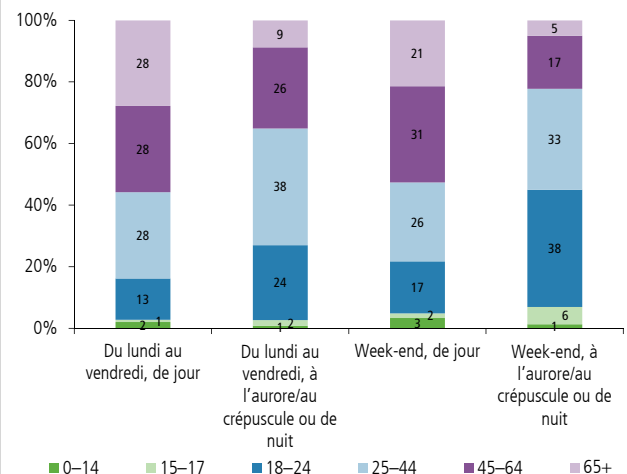
Dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme pour 100 millions de personnes-kilomètres, selon le sexe et l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents graves impliquant un conducteur de voiture de tourisme, selon l'âge du conducteur de la voiture de tourisme, Ø 2011–2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge et le jour de la semaine/les conditions de lumière, Ø 2010–2014



Véhicules automobiles lourds

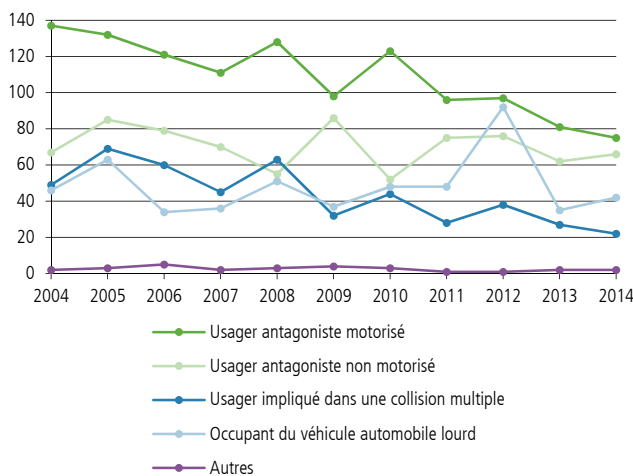
Les accidents impliquant des véhicules automobiles lourds nécessitent une analyse spécifique. En effet, les occupants de ces véhicules sont en général **bien protégés contre les conséquences d'un accident**, surtout en cas de collision avec d'autres usagers de la route. En revanche, les répercussions sur les chiffres des accidents impliquant un véhicule automobile lourd sont grandes en particulier lorsque des autocars de tourisme remplis de passagers ont un accident grave, comme ce fut le cas en 2012 à Sierre (28 tués) ou en 2005 sur le col du Grand-Saint-Bernard.

En règle générale, ce sont toutefois les usagers antagonistes – de plus petite taille et souvent sans protection physique – qui paient le plus lourd tribut en cas de collision avec un véhicule automobile lourd. En effet, sur 5 dommages corporels graves subis dans les accidents avec un véhicule automobile lourd, seul 1 environ concerne les occupants de ces véhicules. Dans les autres cas, les usagers antagonistes – le plus souvent motorisés – sont touchés. Mais comme escompté, les **usagers antagonistes non motorisés** s'en tirent avec les blessures les plus graves.

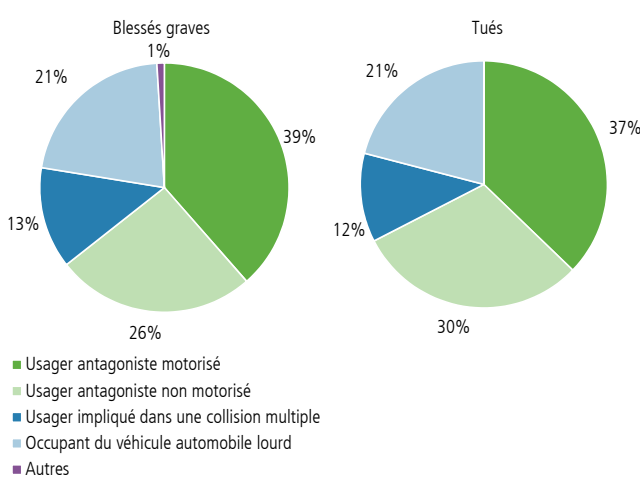
L'évolution générale des accidents impliquant un véhicule automobile lourd doit néanmoins être considérée comme positive durant la dernière décennie, puisque le nombre de dommages corporels graves subis dans ces accidents a reculé de quelque 1/3. Toutefois, seuls les usagers antagonistes motorisés et les usagers impliqués dans les collisions multiples y ont largement contribué. En effet, l'accidentalité des usagers antagonistes non motorisés et des occupants des véhicules automobiles lourds est restée à peu près au même niveau qu'il y a 10 ans.

A noter qu'en cas de perte de maîtrise grave, l'adoption d'une vitesse inadaptée est souvent en cause. Dans un peu plus de la moitié des collisions graves, l'usager antagoniste est seul responsable de l'accident, tandis que c'est le conducteur du véhicule automobile lourd dans 1/3 des cas. Pour le reste, la responsabilité est partagée: la **responsabilité principale** a été attribuée à l'**usager antagoniste** dans quelque 60% des cas, et au conducteur du véhicule automobile lourd dans environ 40% des cas.

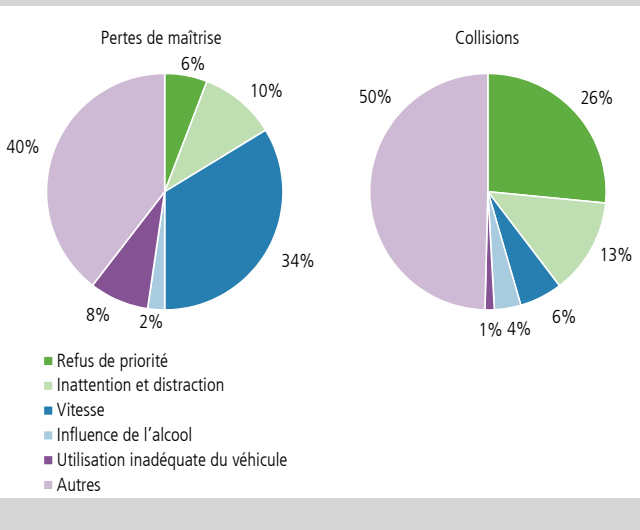
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'usager de la route impliqué, 2004–2014



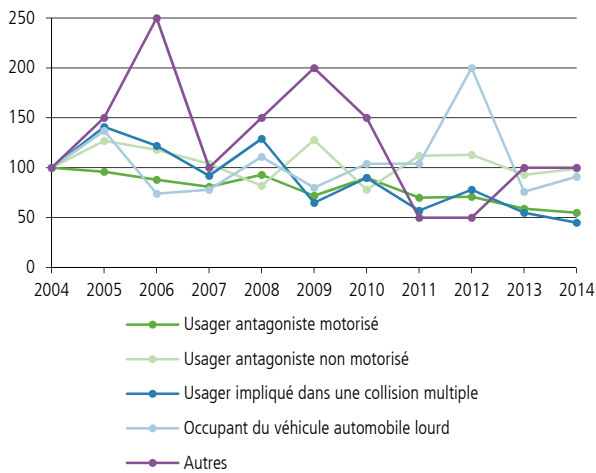
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'usager de la route impliqué, Ø 2010–2014



Répartition des causes principales des accidents graves impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'accident, Ø 2011–2014



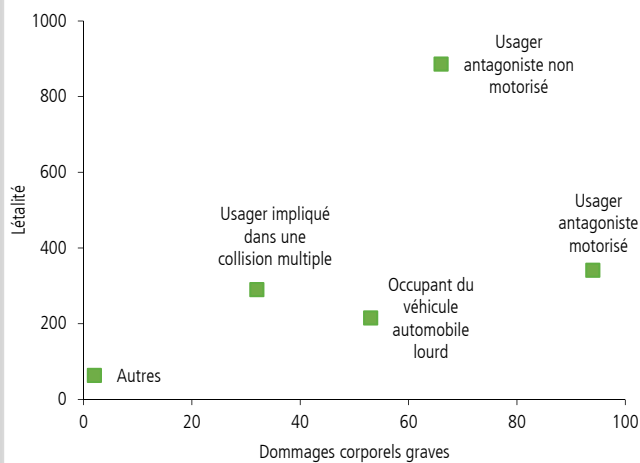
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'utilisateur de la route impliqué, 2004–2014



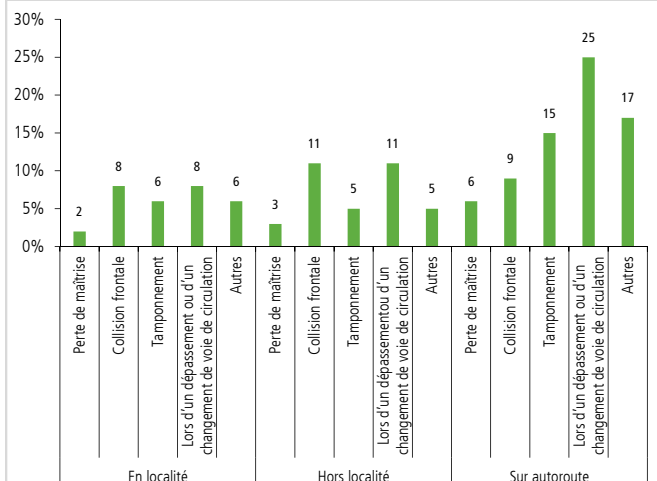
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'utilisateur de la route impliqué

Usager impliqué	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Usager antagoniste motorisé	65	82	10	17	341
Usager antagoniste non motorisé	54	55	12	15	886
Usager impliqué dans une collision multiple	20	28	2	5	290
Occupant du véhicule automobile lourd	38	43	4	9	215
Autres	2	2	0	0	63
Total	179	210	28	47	367

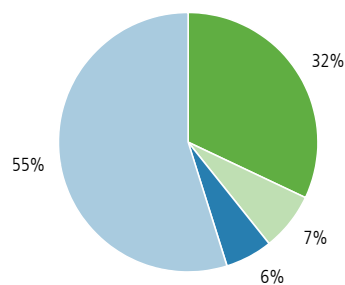
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'utilisateur de la route impliqué



Proportion des accidents graves impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'accident et la localisation, Ø 2010–2014

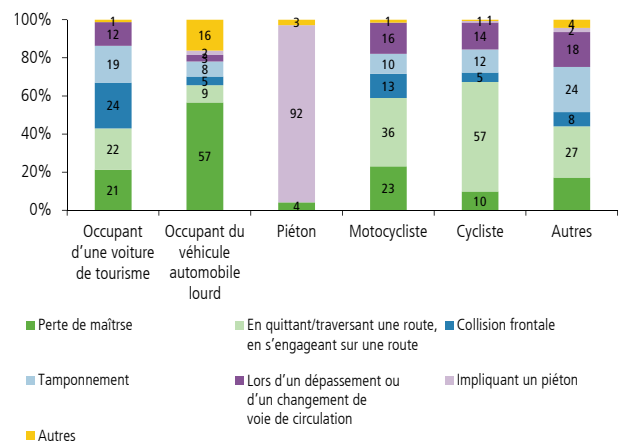


Répartition des responsables des collisions graves impliquant un véhicule automobile lourd, Ø 2011–2014



- Conducteur du véhicule automobile lourd seul responsable
- Conducteur du véhicule automobile lourd principalement responsable, usager antagoniste coresponsable
- Usager antagoniste principalement responsable, conducteur du véhicule automobile lourd coresponsable
- Usager antagoniste seul responsable

Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon le type d'accident et l'utilisateur de la route impliqué, Ø 2010–2014



Enfants

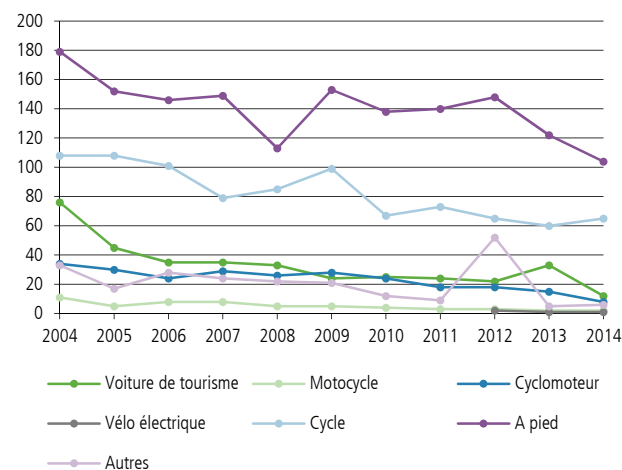
Cette dernière décennie, le nombre d'enfants ayant subi un accident grave a fortement baissé quel que soit le moyen de locomotion impliqué. Les accidents à vélo ou à pied ont toutefois moins reculé que les accidents en voiture de tourisme, par exemple. Si l'on observe en détail l'évolution sur cette dernière décennie selon les différents moyens de locomotion, un pic se révèle en 2012 pour la catégorie «autres». Il est dû à un événement tragique qui s'est produit cette année-là. 28 personnes, dont 22 enfants, ont été tuées dans un accident d'autocar.

Les enfants ayant subi un accident grave entre 2010 et 2014 se déplaçaient pour la plupart **à pied** ou **à vélo**. Les moyens de transport motorisés sont beaucoup moins souvent impliqués. Si un enfant se blesse dans un accident de la circulation, la probabilité qu'il décède est la plus élevée comme usager de la catégorie «autres», qui regroupe entre autres le bus et l'autocar. A noter que cette létalité qui se base sur la période allant de 2010 à 2014 a fortement progressé en raison de l'accident d'autocar en 2012.

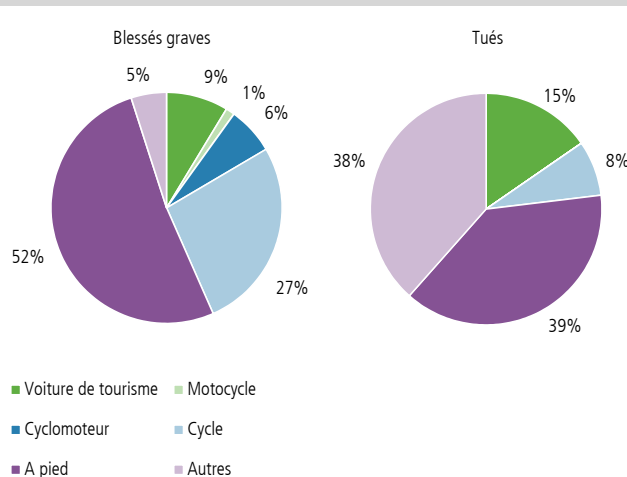
Un peu plus de la moitié des enfants grièvement blessés entre 2010 et 2014 étaient à pied au moment de l'accident, et 1/4 à vélo. Seuls 5% se déplaçaient avec un moyen de transport appartenant à la catégorie «autres». Si l'on observe par contre le moyen de locomotion utilisé par les enfants tués dans un accident de la circulation, les catégories «à pied» et «autres» sont de loin les plus fréquentes (près de 40% chacune).

Selon les procès-verbaux de la police, la moitié des enfants de moins de 14 ans ayant subi un accident grave comme piétons se trouvait sur le **chemin de l'école**, et l'autre moitié se déplaçait pour des raisons de loisirs ou pour aller faire des achats. Dans un peu plus de la moitié des cas, la police a présumé que les enfants eux-mêmes avaient causé l'accident. Dans le cas des accidents graves à vélo, la police a établi que les enfants se déplaçaient surtout pour des raisons de loisirs ou pour faire des achats, et que dans 3/4 des cas, les enfants **eux-mêmes** avaient **causé l'accident**.

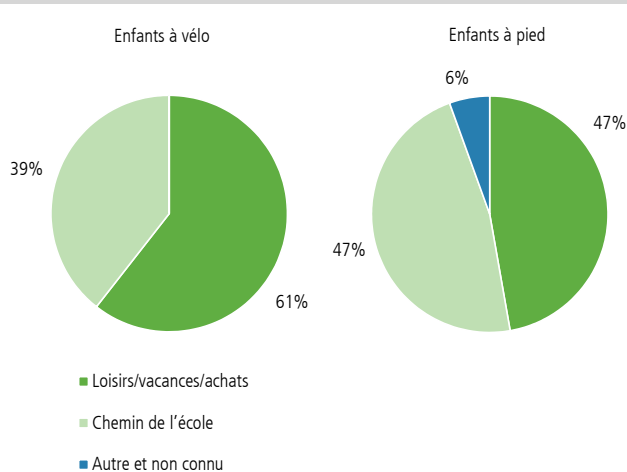
Evolution des dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion, 2004-2014



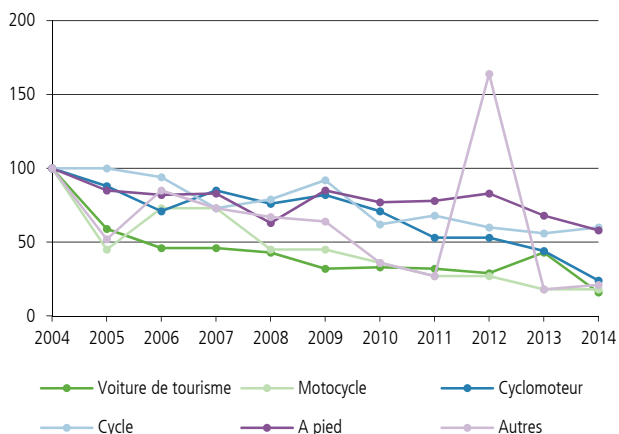
Répartition des dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion, Ø 2010-2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les enfants (6-14 ans) comme usagers de la route actifs selon le but de leur déplacement, Ø 2011-2014



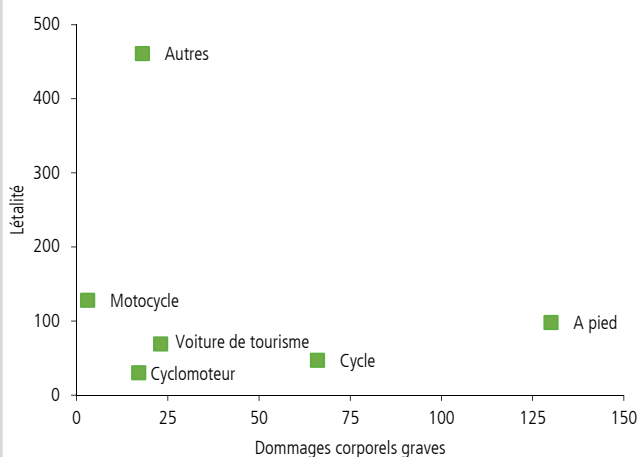
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion, 2004-2014



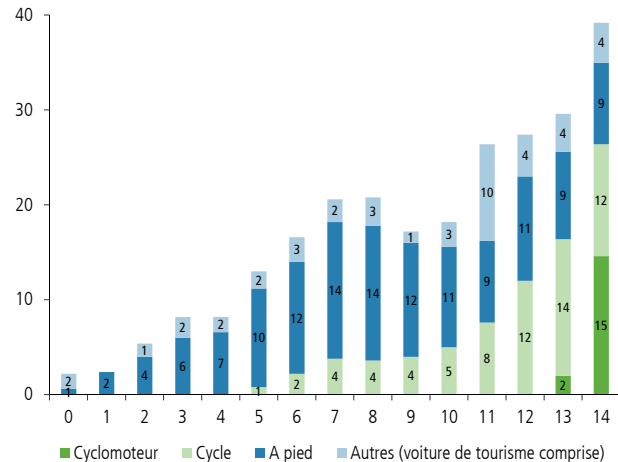
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009-2013) et létalité (Ø 2004-2014) des enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004-2014
	2014	Ø 2009-2013	2014	Ø 2009-2013	
Voiture de tourisme	10	23	2	3	69
Motocycle	2	3	0	0	128
Cyclomoteur	8	20	0	0	30
Vélo électrique	1	...	0	...	...
Cycle	63	71	2	2	47
A pied	100	134	4	6	98
Autres	5	14	1	6	473
Total	189	267	9	16	90

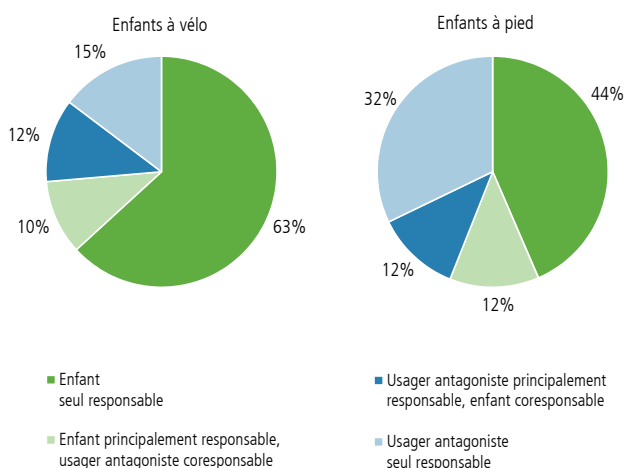
Dommages corporels graves (Ø 2010-2014) et létalité (Ø 2004-2014) des enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion



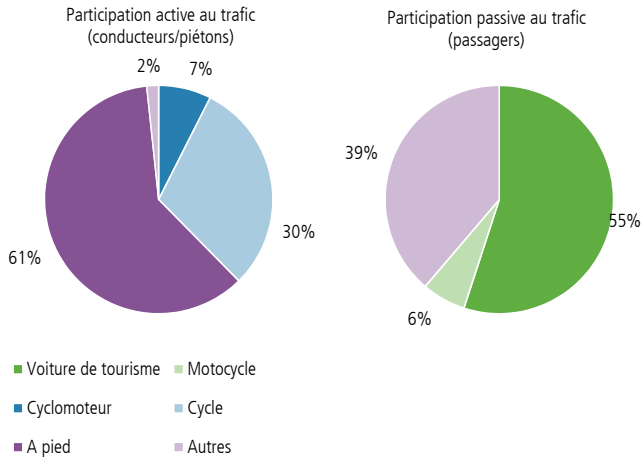
Dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2010-2014



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion de ces derniers, Ø 2011-2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion et leur type de participation au trafic, Ø 2010-2014



Jeunes adultes

Les accidents graves impliquant des jeunes adultes (18–24 ans) se produisent dans la majorité des cas avec une **voiture de tourisme** ou un **motocycle**. Parmi tous les jeunes adultes grièvement blessés ou tués en 2014, seuls 10% étaient à vélo et 9% à pied. Durant cette dernière décennie, le nombre de jeunes adultes grièvement blessés ou tués à motocycle a reculé de moitié, et ceux à bord d'une voiture de tourisme a diminué de manière encore plus prononcée. Les accidents graves à pied sont ceux qui ont connu la réduction la plus modeste chez les 18–24 ans.

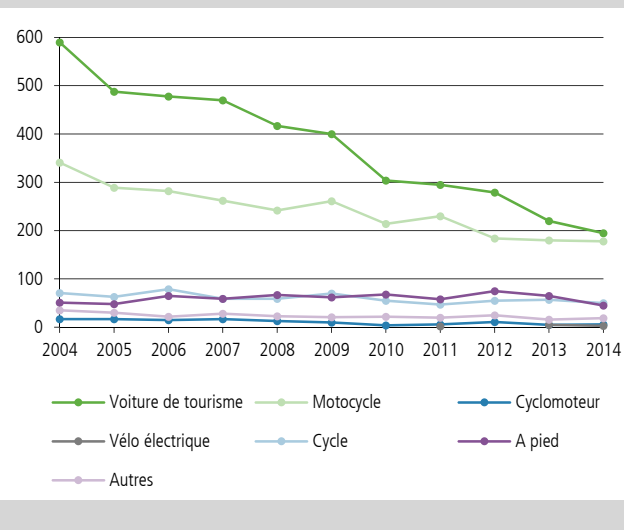
Sur l'ensemble des collisions où un jeune adulte a été grièvement blessé ou tué comme conducteur d'une voiture de tourisme, la police a attribué la **responsabilité** au jeune adulte dans environ $\frac{2}{3}$ des cas, et à l'usager antagoniste dans environ $\frac{1}{3}$ des cas. Par contre, s'agissant des collisions où un jeune adulte a été grièvement blessé ou tué comme conducteur de motocycle, la police a estimé que les accidents avaient été causés majoritairement par l'usager antagoniste.

La **vitesse**, l'**inattention** et les **distractions** ainsi que l'alcool sont des causes d'accident nettement plus répandues chez les conducteurs de 18 à 24 ans grièvement blessés ou tués que chez l'ensemble des conducteurs ayant subi un accident grave. Le refus de priorité est en revanche moins souvent en cause chez les jeunes conducteurs.

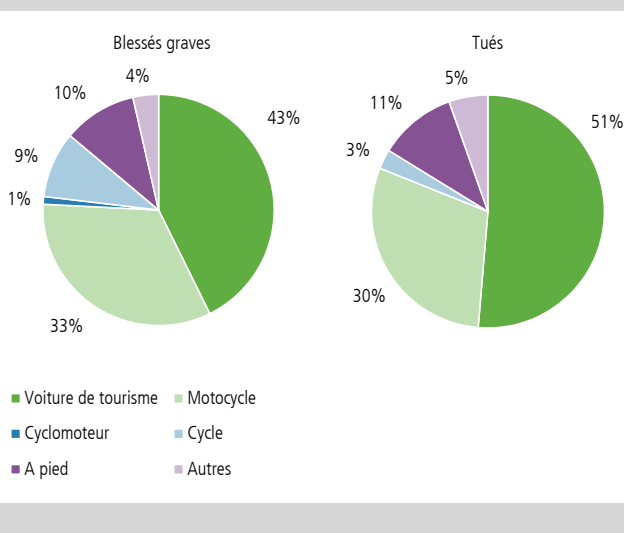
Globalement, les jeunes adultes passent presque autant de temps à se déplacer à pied (43%) qu'en voiture de tourisme (50%). Ils passent 2% de leur temps de déplacement à motocycle, et 5% à vélo. La répartition du nombre de blessés graves et de tués selon le moyen de locomotion ne reflète que partiellement l'exposition. On observe, par exemple, que la part des blessés graves et des tués à motocycle est de 33%, et celle à vélo de 9%. Les jeunes adultes subissent ainsi bien plus d'accidents graves avec ces deux moyens de locomotion que ne le laisserait supposer l'exposition.

Sur l'ensemble des accidents graves, 9% sont causés par de jeunes conducteurs de voitures de tourisme. Leur implication est encore plus forte dans les accidents graves hors localité (13%), sur autoroute (19%) ou la **nuit en fin de semaine** (23%).

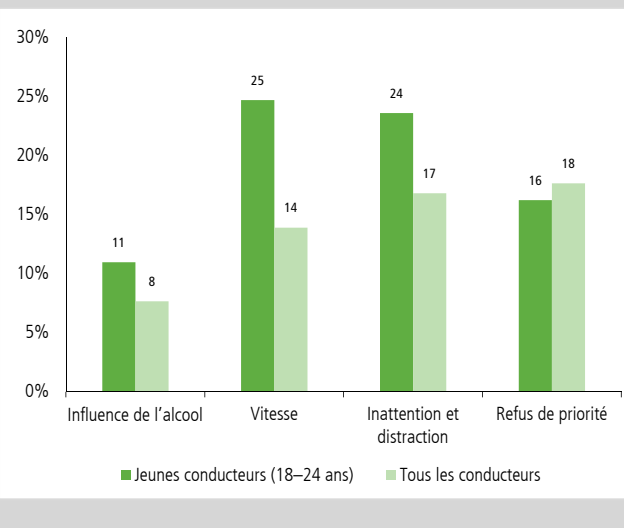
Evolution des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion, 2004–2014



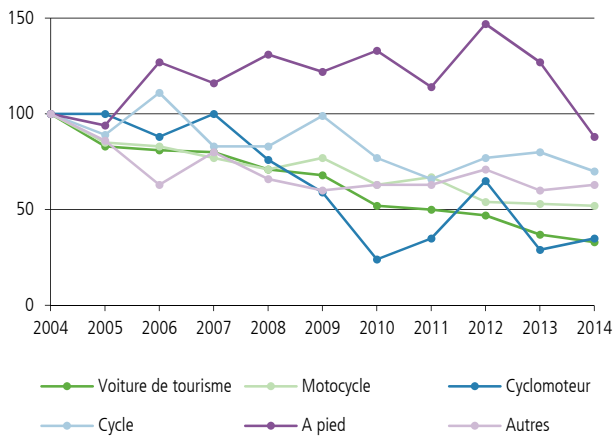
Répartition des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Proportions de causes importantes des accidents graves de jeunes conducteurs (18–24 ans), en comparaison de celles pour l'ensemble des conducteurs, Ø 2010–2014



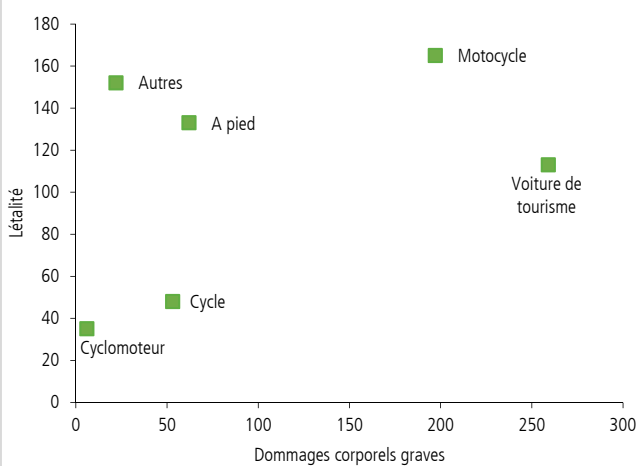
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion, 2004–2014



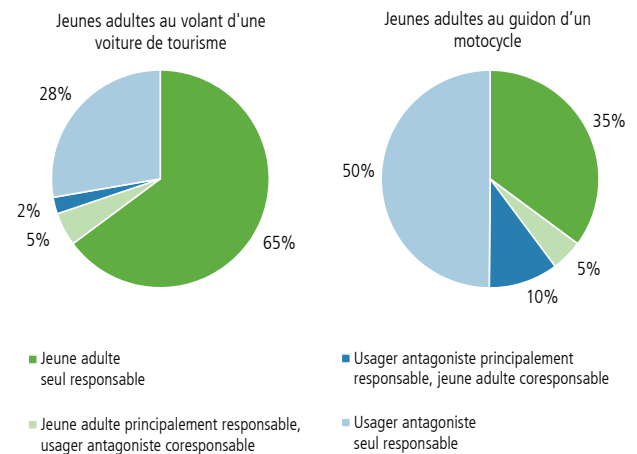
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) des jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves 2014	Ø 2009–2013	Tués 2014	Ø 2009–2013	Létalité Ø 2004–2014
Voiture de tourisme	174	277	21	22	113
Motocycle	167	202	11	12	165
Cyclomoteur	6	7	0	0	35
Vélo électrique	3	...	0	...	...
Cycle	50	55	0	2	48
A pied	42	62	3	4	133
Autres	16	19	3	2	157
Total	458	623	38	42	121

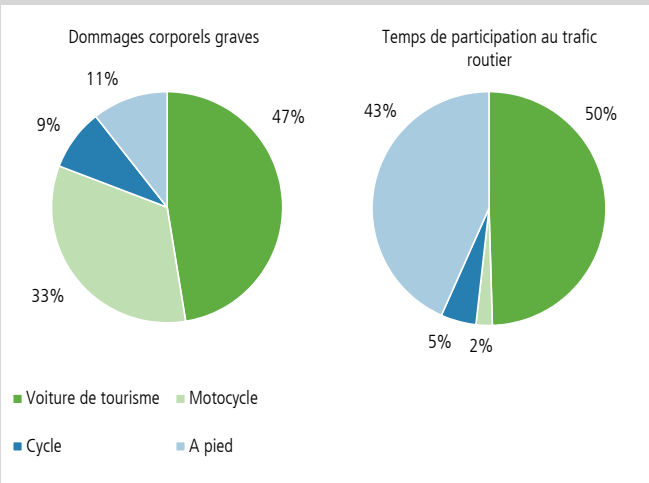
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) des jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion



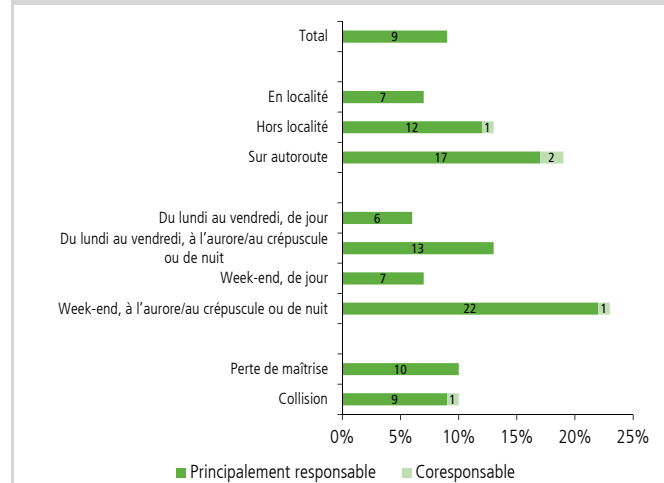
Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à de jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion de ces derniers, Ø 2011–2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) ainsi que de leur temps de participation au trafic routier selon leur moyen de locomotion, 2010



Proportion de jeunes conducteurs (18–24 ans) de voitures de tourisme principalement responsables ou coresponsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Seniors

Le nombre de seniors (65 ans et plus) grièvement blessés ou tués sur les routes suisses a **augmenté** ces dernières années. Cette évolution contraste avec celle observée pour l'ensemble des usagers de la route entre 2004 et 2014 (diminution de 2,7% en moyenne annuelle). Elle s'explique notamment par l'accroissement démographique particulièrement prononcé des personnes âgées de 65 ans et plus. En l'espace de 10 ans, cette population a progressé de quelque 25% (contre +10% au total). La hausse du nombre de seniors grièvement blessés ou tués sur les routes est aussi due à une utilisation accrue de moyens de locomotion plus accidentogènes, tels que le vélo électrique.

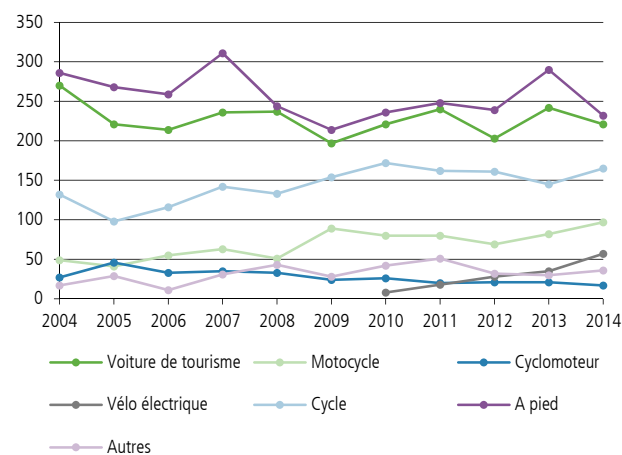
Durant ces dix dernières années, les seniors ont été impliqués dans des accidents graves surtout comme **piétons** ou comme **occupants d'une voiture de tourisme**, mais aussi comme cyclistes. Les autres moyens de locomotion ont joué un plus petit rôle. On observe toutefois un doublement du nombre de seniors grièvement blessés ou **tués à moto-cycle**, et une hausse vertigineuse des accidents graves avec le moyen de locomotion «autres». Cette catégorie regroupe divers types de véhicules, tels que le bus, l'autocar ou le vélo électrique. En 2010, 10 seniors ont été grièvement blessés, dont 2 mortellement, dans un accident d'autocar en Valais. C'est aussi à partir de cette année-là que le nombre de seniors ayant subi un accident grave à vélo électrique a fortement progressé.

Sur l'ensemble des collisions où un senior a été grièvement blessé ou tué comme conducteur, la police a estimé que $\frac{2}{3}$ avaient été **causées** par le senior **lui-même**, et $\frac{1}{3}$ par l'usager antagoniste. Par contre, pour les collisions où un conducteur entre 25 et 64 ans a été grièvement blessé ou tué, la police a attribué la responsabilité à l'usager antagoniste dans un peu plus de la moitié des cas.

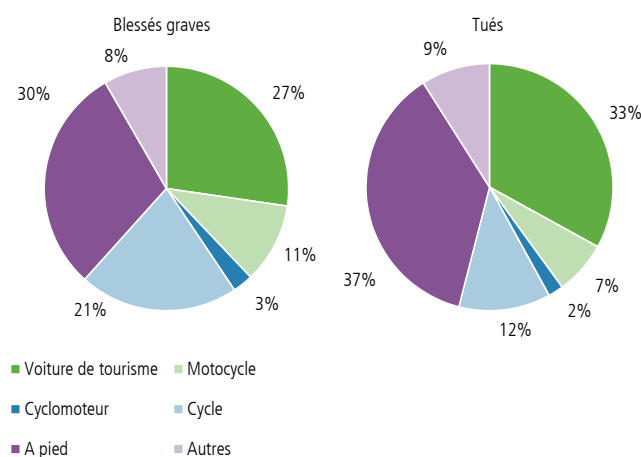
Le **non-respect de la priorité** est une cause plus fréquente des accidents graves avec un senior au volant que de l'ensemble des accidents graves. L'inverse est le cas pour l'alcool et la vitesse.

Sur l'ensemble des accidents graves, 9% sont causés par des seniors au volant d'une voiture de tourisme. Leur implication est encore plus forte dans les accidents graves qui se produisent le jour en semaine (12%) ou suite à une collision (13%).

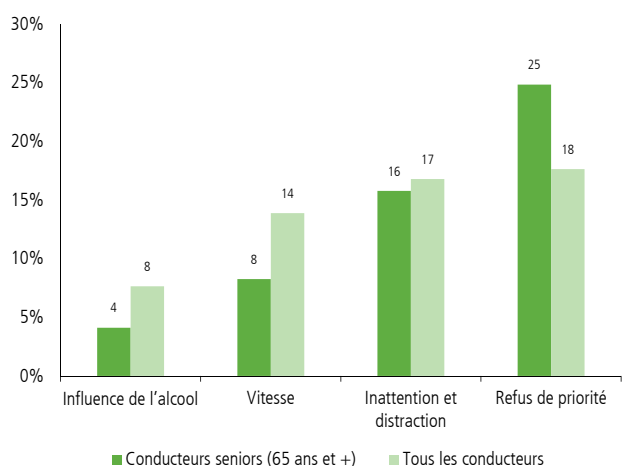
Evolution des dommages corporels graves subis par les seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion, 2004–2014



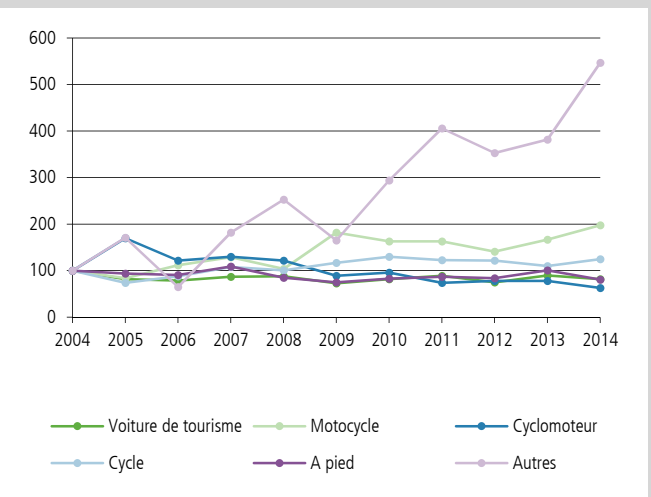
Répartition des dommages corporels graves subis par les seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Proportions de causes importantes des accidents graves de conducteurs seniors (65 ans et +), en comparaison de celles pour l'ensemble des conducteurs, Ø 2010–2014



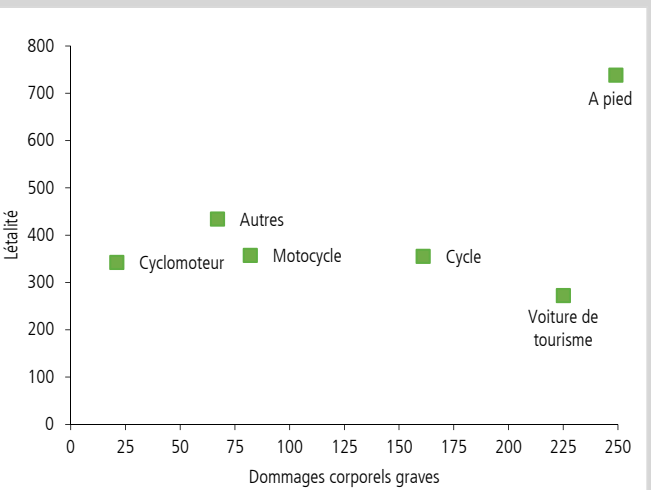
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion, 2004–2014



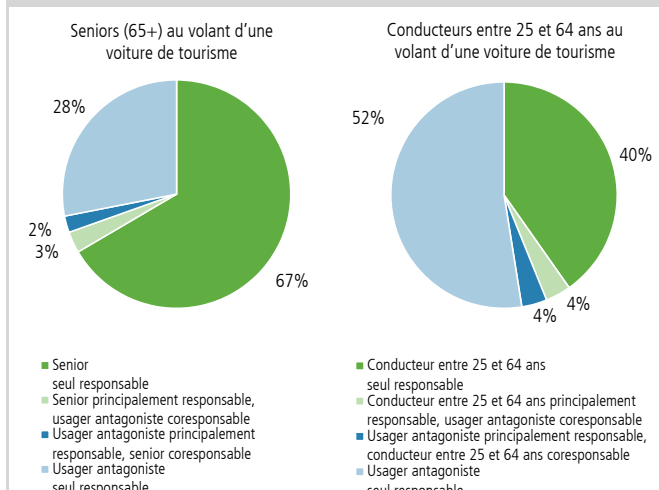
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) des seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	187	190	34	31	272
Motocycle	92	72	5	8	357
Cyclomoteur	16	20	1	3	342
Vélo électrique	53	...	4	...	...
Cycle	153	146	12	13	355
A pied	207	207	25	38	738
Autres	31	32	5	5	424
Total	739	682	86	100	401

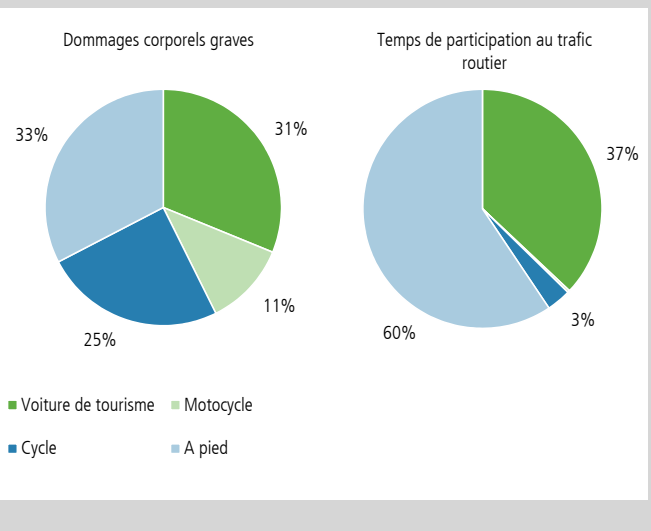
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) des seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion



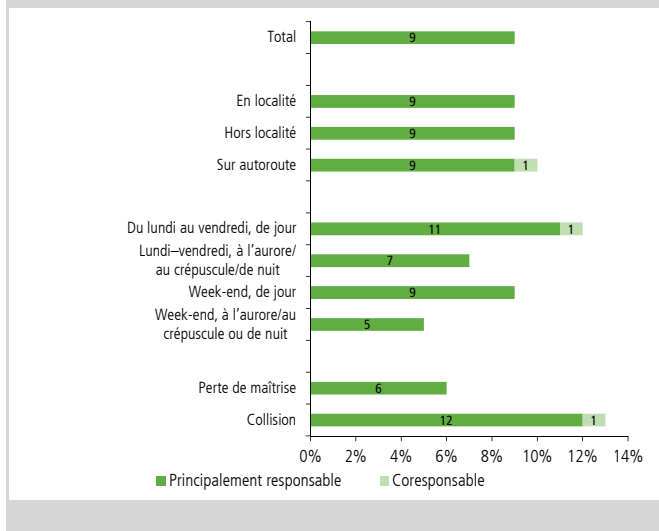
Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des seniors (65 ans et +) et à des 25–64 ans au volant d'une voiture de tourisme, Ø 2011–2014



Répartition des dommages corporels graves subis par les seniors (65–90 ans) ainsi que de leur temps de participation au trafic routier selon leur moyen de locomotion, 2010



Proportion de seniors (65 ans et +) au volant d'une voiture de tourisme principalement responsables ou coresponsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



En localité

Différents types d'usagers se partagent les routes en localité. Ceci se reflète dans la diversité des moyens de locomotion impliqués dans les accidents graves. Sur ces routes, les motocyclistes, les piétons et les cyclistes constituent les groupes d'usagers subissant le plus d'accidents graves, avec une part d'environ 1/4 chacun. La part des occupants de voitures de tourisme n'est, quant à elle, que de 14%.

Les **piétons** forment le groupe d'usagers ayant le plus d'accidents mortels en localité (43%). Les occupants de voitures de tourisme, les cyclistes et les motocyclistes représentent chacun moins de 20% des personnes tuées.

Les accidents en localité se caractérisent par une large proportion de **seniors tués**. La surreprésentation de ces derniers est extrême eu égard à leur part de la population totale (51% contre 17%). Autre fait saisissant: les seniors qui décèdent dans un accident de la circulation en localité se déplaçaient, dans la grande majorité des cas, à pied.

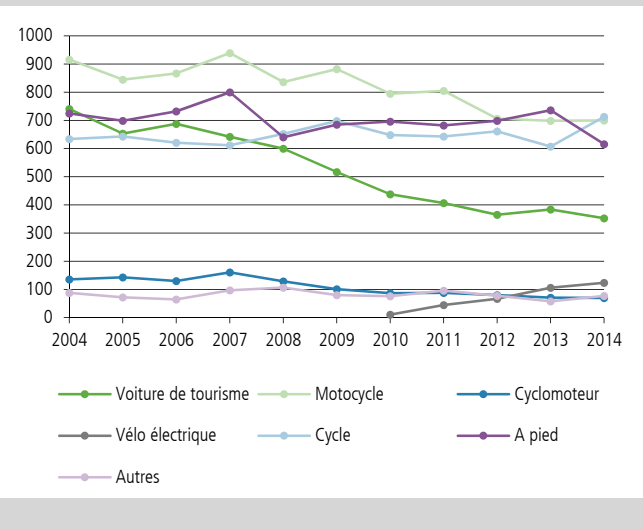
Cette dernière décennie, le nombre d'accidents graves en localité a surtout baissé chez les occupants de voitures de tourisme et les cyclomotoristes. Par contre, le nombre de **cyclistes** grièvement blessés ou tués a augmenté de 12% et celui des utilisateurs d'autres véhicules, tels que des vélos électriques, a plus que doublé.

Les **refus de priorité** constitue la cause principale des accidents graves en localité (35%). La deuxième cause la plus fréquente est l'inattention/la distraction (26%), suivie de la vitesse (13%), l'alcool (12%) et l'utilisation inadéquate du véhicule (10%).

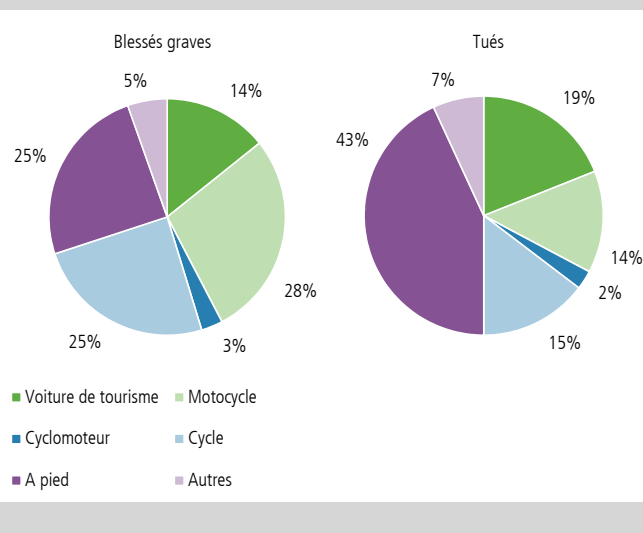
Une large part des accidents graves en localité surviennent sur des tronçons de route en ligne droite ou à des croisements. Les virages jouent un rôle secondaire. Les accidents graves impliquant des motocyclistes surviennent en majorité à des croisements, tandis que ceux des piétons, des cyclistes et des occupants de voitures de tourisme ont surtout lieu sur des tronçons de route en ligne droite.

La létalité (le nombre de tués pour 10 000 personnes blessées) est clairement liée à la vitesse maximale signalée sur les routes en localité et tend à augmenter de manière disproportionnée pour les motocyclistes et les piétons.

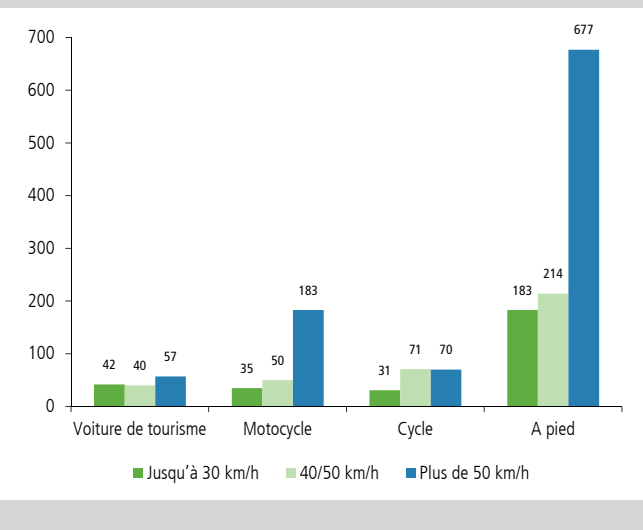
Evolution des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, 2004–2014



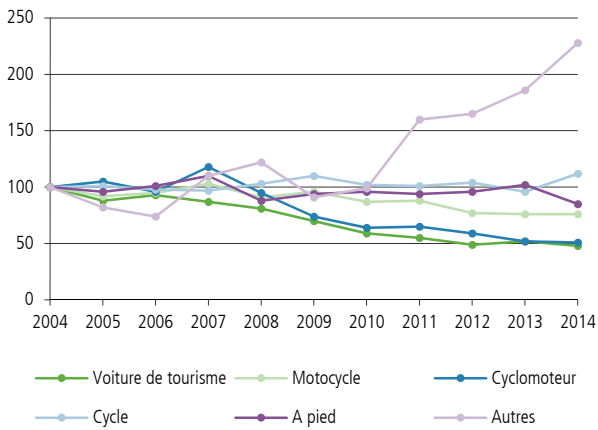
Répartition des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Létalité des accidents en localité selon le moyen de locomotion et la limite de vitesse signalée, Ø 2010–2014



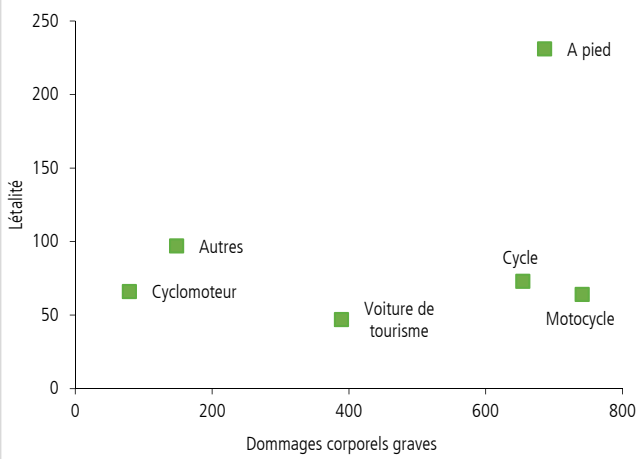
Evolution indexée des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, 2004–2014



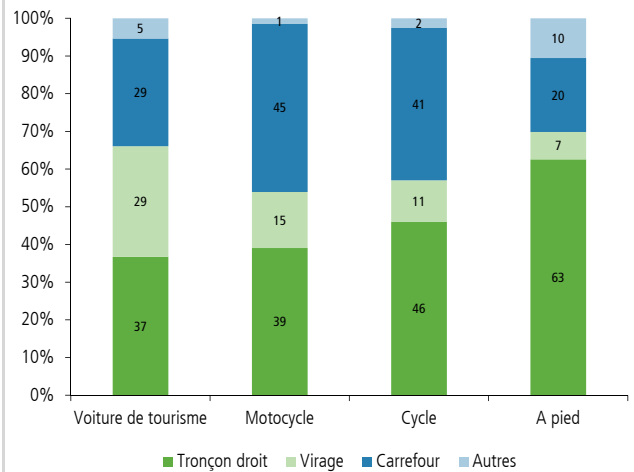
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents en localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	337	397	16	25	47
Motocycle	685	761	15	17	64
Cyclomoteur	69	82	1	3	66
Vélo électrique	120	...	4	...	...
Cycle	695	630	18	21	73
A pied	583	649	33	51	231
Autres	71	73	6	4	88
Total	2 560	2 635	93	124	85

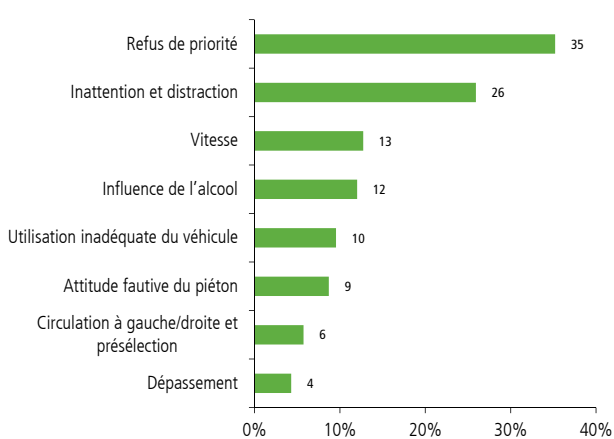
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents en localité selon le moyen de locomotion



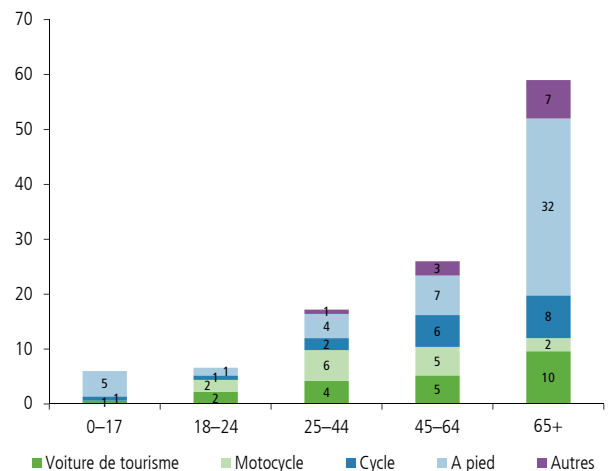
Répartition des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le lieu de l'accident et le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Proportion des causes prépondérantes des accidents graves en localité, Ø 2010–2014



Tués dans les accidents en localité, selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2010–2014



Hors localité

Les **occupants de voitures de tourisme** et les **motocyclistes** sont les deux groupes d'usagers le plus touchés par les accidents graves survenant hors localité. Ils représentent chacun environ 40% du nombre total de blessés graves et de tués. L'ensemble des autres usagers de la route (cyclistes, piétons, utilisateurs d'un vélo électrique ou d'un cyclomoteur, passagers d'un bus ou d'un autocar, etc.) comptent ainsi pour moins de 1/4 du nombre de personnes grièvement blessées ou tuées. Parmi les personnes décédées dans un accident sur une route hors localité, près de la moitié étaient des occupants de voitures de tourisme et un peu moins de 1/3, des motocyclistes.

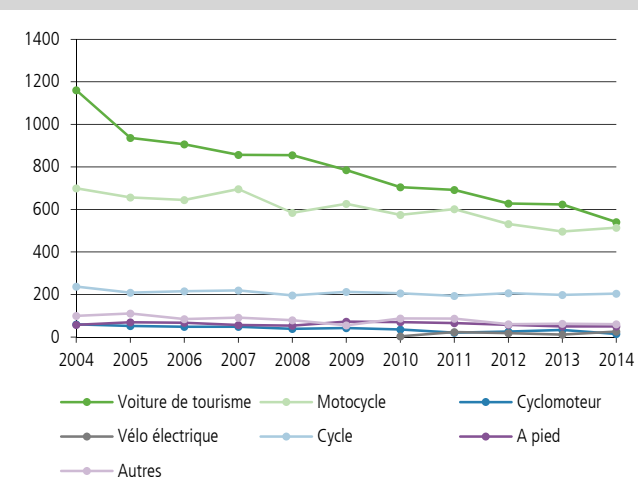
Durant cette dernière décennie, le nombre d'accidents graves a diminué, quel que soit le moyen de locomotion impliqué. Les occupants de voitures de tourisme et les cyclomotoristes enregistrent les plus fortes baisses. Le recul est bien inférieur chez les cyclistes, les piétons et les autres utilisateurs/passagers de véhicules.

Les usagers ayant subi un accident mortel sur une route hors localité sont globalement **plus jeunes** que ceux qui ont été tués en localité. Alors que les usagers dans les tranches d'âge inférieures à 65 ans ont davantage d'accidents mortels hors localité qu'en localité (environ le double), l'inverse est le cas pour les seniors.

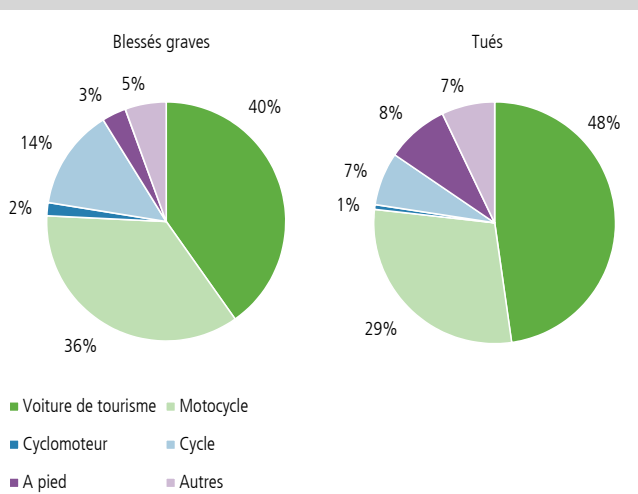
La **vitesse** constitue la cause principale des accidents graves sur les routes hors localité (35%). La deuxième cause la plus fréquente est l'inattention/la distraction (24%), suivie du non-respect de la priorité (18%), de l'alcool (13%) et de l'utilisation inadéquate du véhicule (11%).

Les obstacles que les usagers de la route heurtent le plus souvent sur les routes hors localité sont des arbres, des clôtures/parapets/murs et des talus de remblai. La létalité (nombre de tués pour 10 000 personnes blessées) est forte pour les collisions avec des obstacles fixes, en particulier les deux premiers. Les collisions avec des barrières de passage à niveau ont également des conséquences souvent dramatiques, mais elles sont, dans les faits, très peu fréquentes.

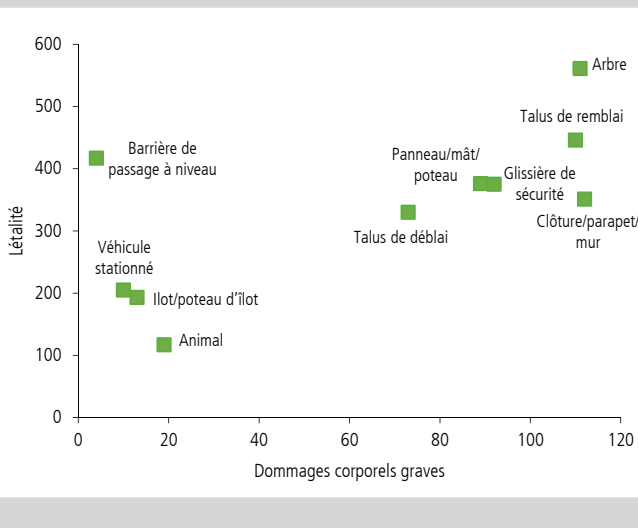
Evolution des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, 2004–2014



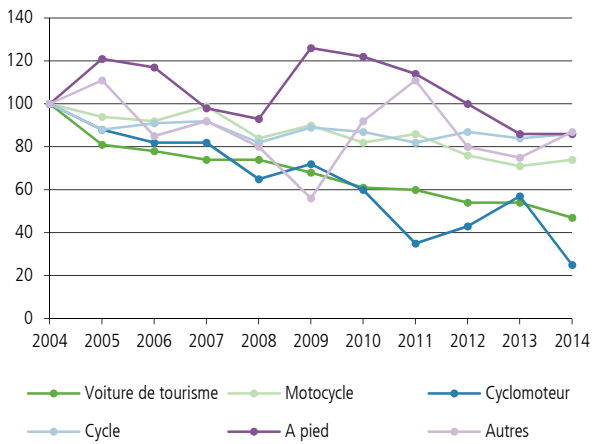
Répartition des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les collisions avec un objet sur les routes hors localité, selon l'objet percuté



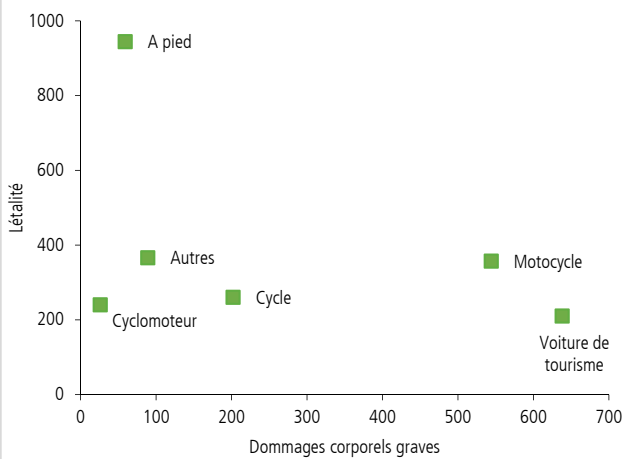
Evolution indexée des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, 2004–2014



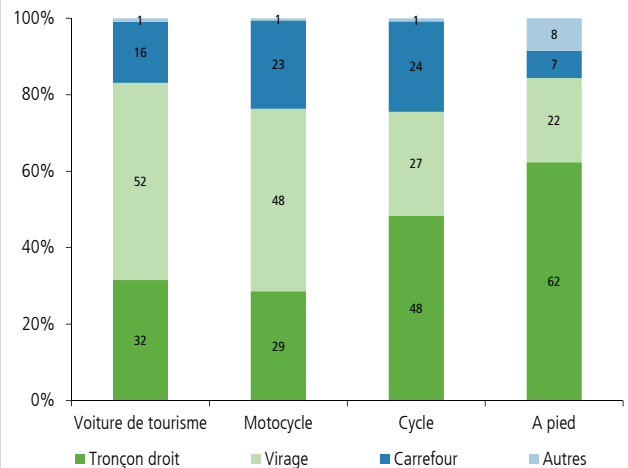
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents hors localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	467	612	74	75	210
Motocycle	478	519	37	48	357
Cyclomoteur	15	30	0	2	240
Vélo électrique	25	11	1	1	195
Cycle	194	191	11	13	260
A pied	42	49	8	15	944
Autres	54	60	7	11	376
Total	1 275	1 472	138	163	268

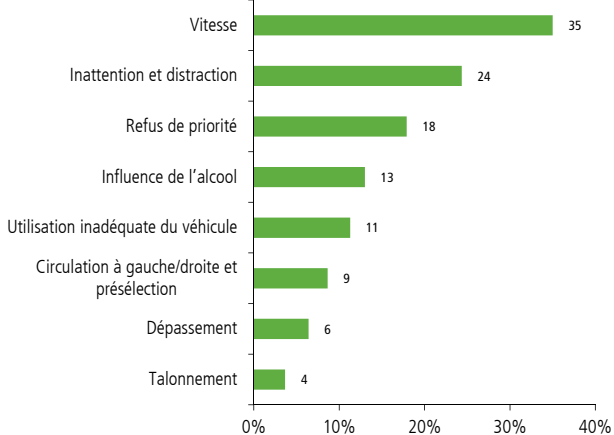
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents hors localité selon le moyen de locomotion



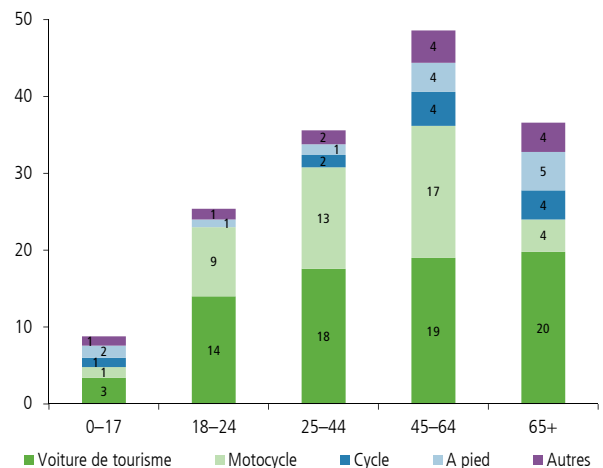
Répartition des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le lieu de l'accident et le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Proportion des causes prépondérantes des accidents graves hors localité, Ø 2010–2014



Tués dans les accidents hors localité, selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2010–2014



Sur autoroute

Les $\frac{3}{4}$ des accidents graves sur autoroute touchent des **occupants de voitures de tourisme**. Le reste des usagers de la route se répartit comme suit: 16% de motocyclistes, 8% de conducteurs ou de passagers de poids lourds, bus ou autocars, et 2% appartenant à la catégorie «autres» (notamment des piétons).

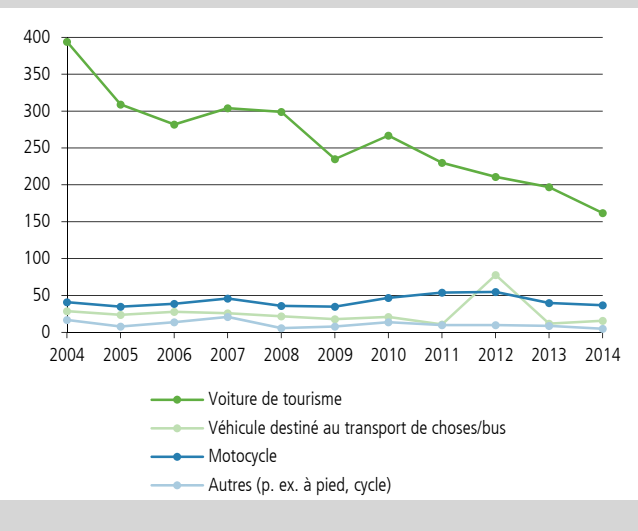
Cette dernière décennie, le nombre d'accidents graves sur autoroute a baissé quel que soit le moyen de locomotion. La diminution a cependant été nettement moins importante chez les motocyclistes. En 2012, on note un pic dans l'évolution du nombre de blessés graves et de tués à bord d'un véhicule lourd tel qu'un autocar. Ce pic s'explique par l'accident d'autocar de Sierre survenu en 2012, dans lequel 28 personnes ont été tuées et 24 grièvement blessées.

Parmi les personnes tuées sur une autoroute ces cinq dernières années, environ la moitié étaient des occupants de voitures de tourisme, et $\frac{1}{4}$ se trouvaient à bord d'un véhicule lourd tel qu'un autocar. Là aussi, l'influence de l'accident d'autocar de 2012 est perceptible. Les cinq années précédant 2012, la proportion d'occupants de véhicules lourds parmi les personnes tuées n'était que de 7%. La part de la catégorie «autres», qui compte surtout des **piétons**, s'avère très élevée (14%) eu égard au caractère exceptionnel de leur présence sur autoroute (p. ex. en cas de panne ou lors de travaux de réfection de la chaussée). La probabilité qu'ils succombent après avoir été percutés par un véhicule circulant à vive allure est forte.

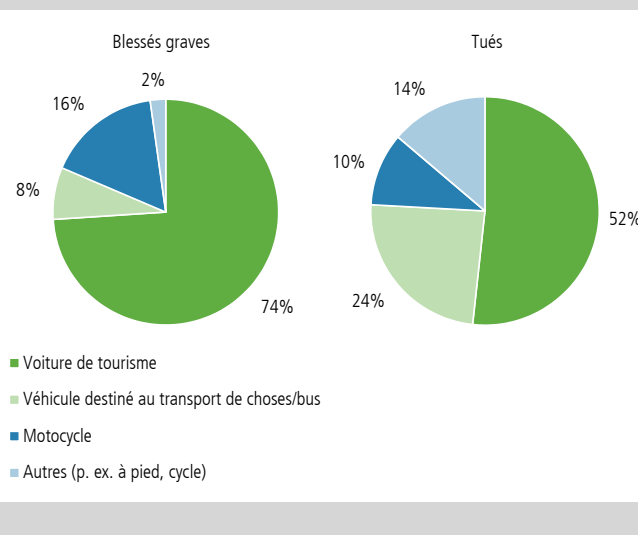
Selon les procès-verbaux de la police, les principales causes des accidents graves sur autoroute sont **l'inattention/la distraction** (34%) et la vitesse (30%). Les troisième et quatrième causes les plus fréquentes sont le talonnement du véhicule qui précède (17%) et l'alcool (14%).

Les glissières de sécurité sont l'obstacle que les usagers de la route heurtent le plus souvent sur autoroute. Comme on pouvait s'y attendre, les collisions avec des arbres ou des talus de remblai sont très rares. Par contre, si de tels accidents se produisent, leurs conséquences sont généralement plus graves. En effet, la létalité est 2 à 3 fois plus élevée si une personne s'est blessée après avoir heurté un arbre ou un talus de remblai plutôt qu'une glissière de sécurité.

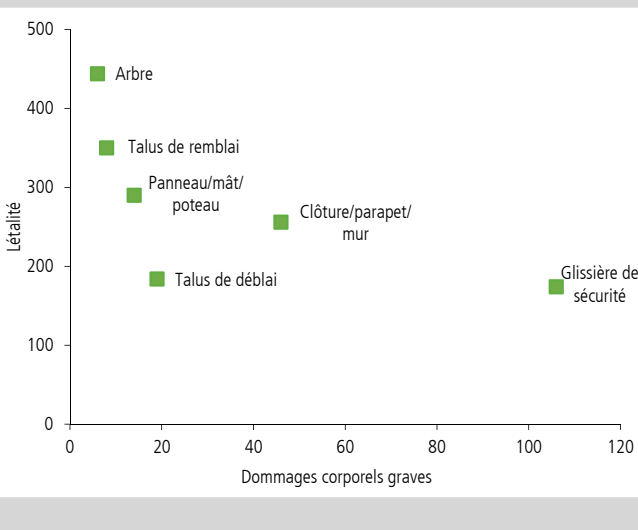
Evolution des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, 2004–2014



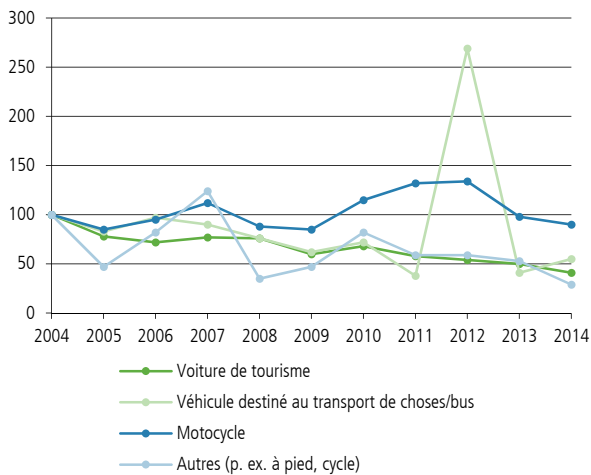
Répartition des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les collisions avec un objet sur les autoroutes, selon l'objet percuté



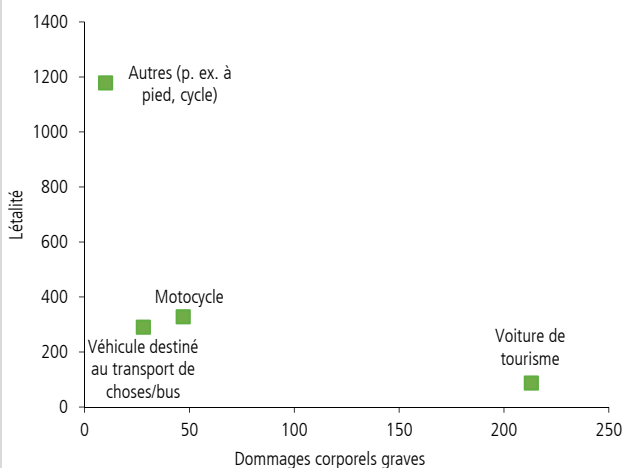
Evolution indexée des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, 2004–2014



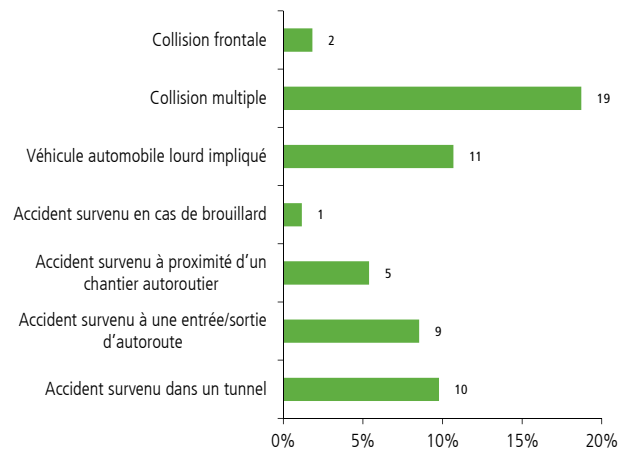
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents sur autoroute selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	155	210	7	18	87
Véhicule destiné au transport de choses/bus	14	21	2	7	290
Motocycle	36	42	1	4	328
Autres (p. ex. à pied, cycle)	3	6	2	4	1 178
Total	208	279	12	33	121

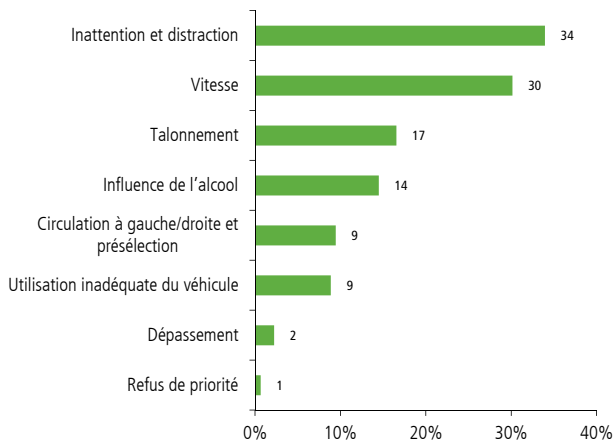
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents sur autoroute selon le moyen de locomotion



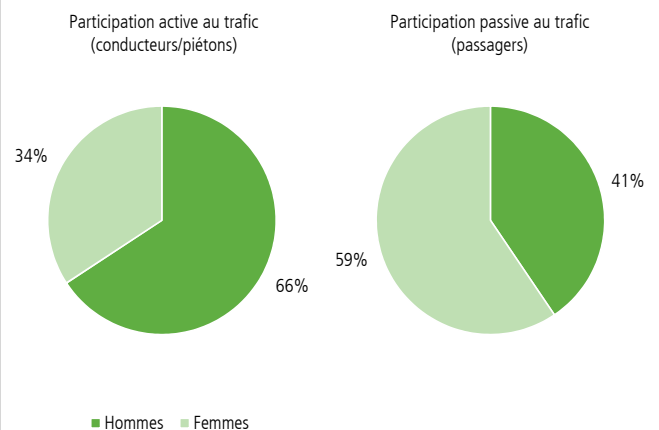
Proportion de caractéristiques choisies dans les accidents graves survenus sur autoroute, Ø 2010–2014



Proportion des causes prépondérantes des accidents graves sur autoroute, Ø 2010–2014



Répartition des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le sexe des usagers de la route touchés et le type de participation au trafic, Ø 2010–2014



Pertes de maîtrise

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 avec des objets sur ou hors de la chaussée ou encore avec d'autres usagers de la route peut se produire à la suite d'une perte de maîtrise.

Cette dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués dans le trafic routier suite à des pertes de maîtrise a évolué fort différemment selon le moyen de locomotion impliqué. Il a baissé surtout chez les occupants de voitures de tourisme et les cyclomotoristes, mais aussi chez les motocyclistes. Par contre, le nombre de cyclistes grièvement blessés ou tués lors de pertes de maîtrise a augmenté de 38% et celui des utilisateurs d'autres véhicules, tels que des vélos électriques, de 29%.

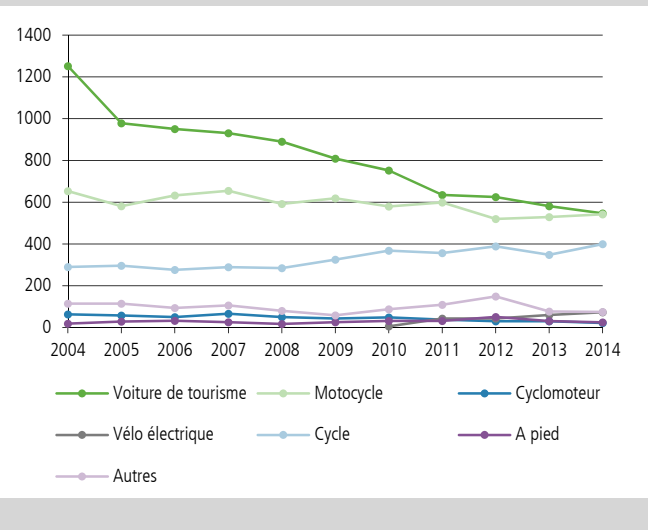
Les trois groupes d'usagers de la route le plus impliqués dans les pertes de maîtrise graves sont les occupants de voitures de tourisme, les motocyclistes et les cyclistes.

Les **collisions avec un obstacle** hors de la chaussée sont les plus fréquentes et ont une issue plus souvent fatale que d'autres types d'accident. Les pertes de maîtrise qui n'entraînent pas de collision sont répandues aussi, mais leurs conséquences sont généralement moins lourdes.

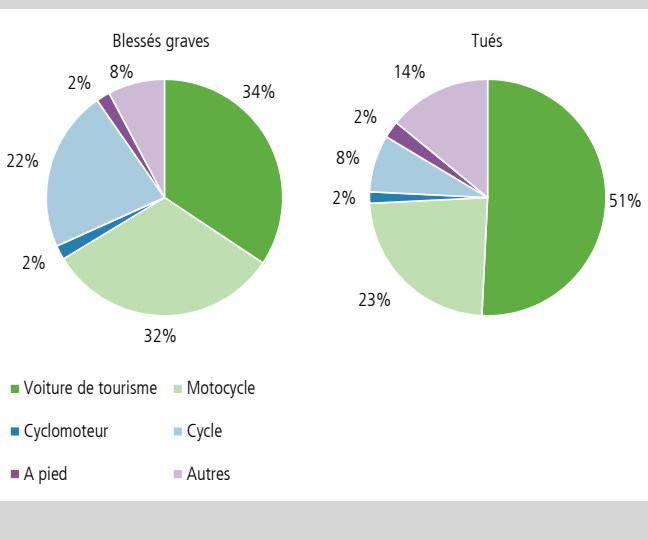
La **vitesse** et/ou l'**alcool** sont la cause principale de près de la moitié des pertes de maîtrise graves. L'inattention/la distraction et l'utilisation inadéquate du véhicule sont en cause dans 14%, respectivement 12% des cas. Tandis que la vitesse est imputée tout autant aux motocyclistes qu'aux conducteurs de voitures de tourisme, l'alcool est attribué surtout à ces derniers. Dans le cas des pertes de maîtrise causées par l'inattention/la distraction ou l'utilisation inadéquate du véhicule, ce sont surtout les conducteurs de deux-roues, motorisés ou non, qui sont incriminés.

La part des pertes de maîtrise dans l'ensemble des accidents graves est particulièrement élevée sur les tronçons de route avec des virages, sur les routes hors localité, sur les autoroutes et parmi les accidents survenant les nuits de week-end.

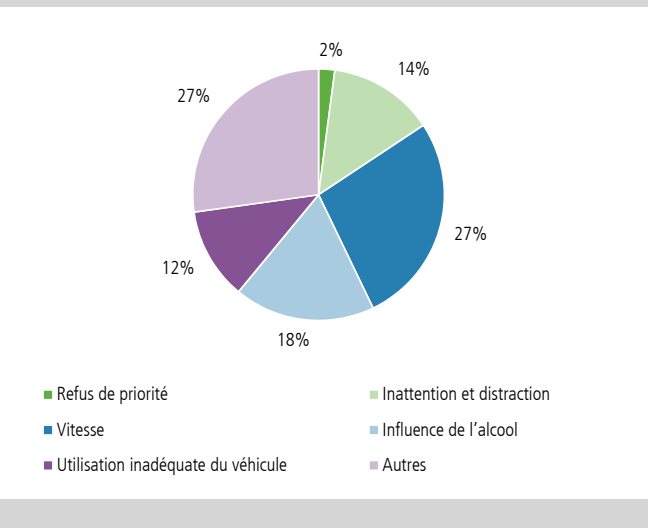
Evolution des dommages corporels graves subis dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2004–2014



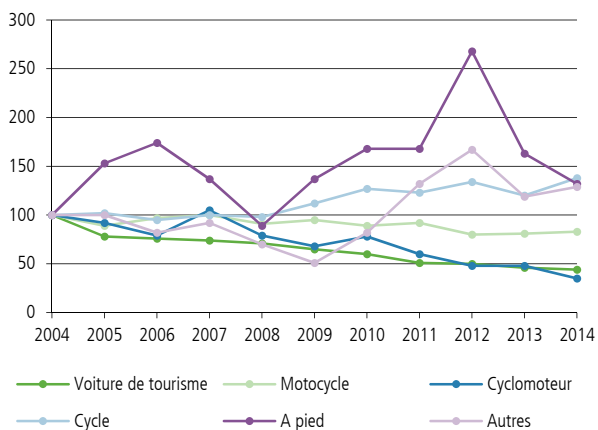
Répartition des dommages corporels graves subis dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des causes principales des pertes de maîtrise graves, Ø 2011–2014



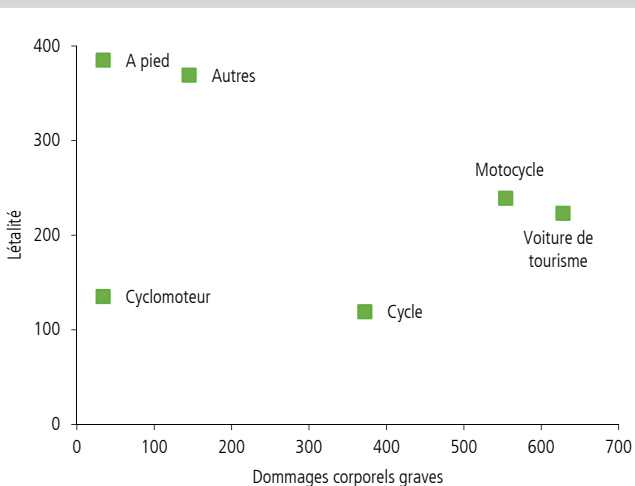
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2004–2014



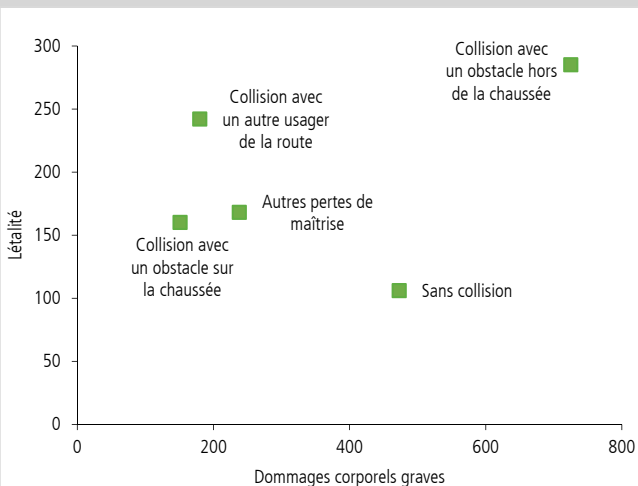
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves 2014	Ø 2009– 2013	Tués 2014	Ø 2009– 2013	Létalité Ø 2004– 2014
Voiture de tourisme	492	608	55	73	223
Motocycle	522	537	20	32	239
Cyclomoteur	22	35	0	3	135
Vélo électrique	72	...	1	...	...
Cycle	392	346	8	12	119
A pied	25	30	0	4	385
Autres	65	81	10	15	393
Total	1 590	1 666	94	141	222

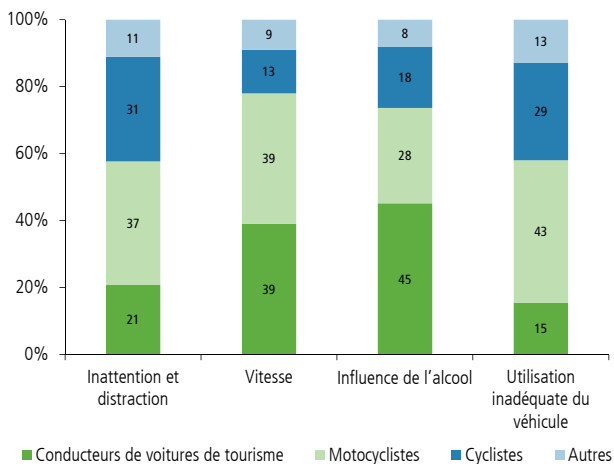
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion



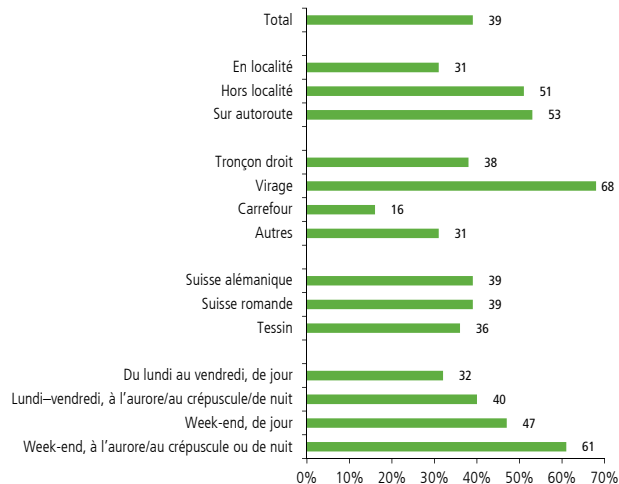
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les pertes de maîtrise selon le type d'accident



Répartition des responsables principaux des pertes de maîtrise graves selon la cause de celles-ci, Ø 2011–2014



Part des pertes de maîtrise parmi les accidents graves de la route selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Collisions

Les parties impliquées dans les collisions graves sont avant tout des **motocyclistes** (28%) et des **piétons** (27%), mais aussi souvent des occupants de voitures de tourisme (22%) et des cyclistes (17%). Les **piétons** sont les usagers de la route qui meurent le plus souvent dans les collisions graves: près de 2 décès sur 5 les concernent, contre 1 sur 4 pour les occupants de voitures de tourisme et 1 sur 5 pour les motocyclistes.

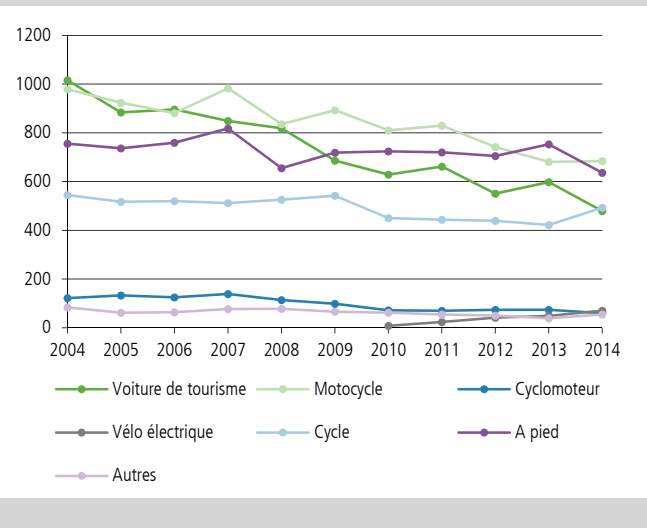
Le recul du nombre de collisions graves durant la dernière décennie tient surtout à l'évolution enregistrée chez les occupants de voitures de tourisme (-53%). Le nombre de collisions graves chez les cyclistes et les piétons a beaucoup moins diminué (respectivement -10% et -16%), et chez les autres usagers, tels que les utilisateurs de vélos électriques, il a même augmenté de 50%.

Les collisions englobent un grand nombre de types d'accident. Les **collisions frontales** se caractérisent par la plus grande létalité, mais elles sont moins nombreuses que les tamponnements, les collisions en quittant une route ou en s'engageant sur une route ainsi que les **collisions impliquant un piéton**. Ces dernières sont particulièrement problématiques, car elles pointent respectivement au premier et au deuxième rang en termes de létalité et de dommages corporels graves.

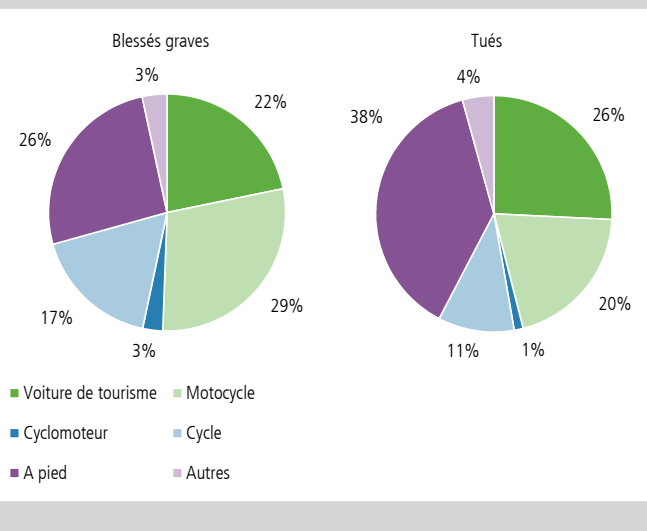
Les **refus de priorité** représentent la cause principale des collisions graves (42%), suivis de l'inattention/la distraction (9%). La vitesse ou l'alcool sont par contre rarement en jeu. Les différentes causes d'accident sont imputées avant tout aux conducteurs de voitures de tourisme. Leur part parmi les usagers incriminés est de 76% dans le cas des collisions graves causées par le non-respect de la priorité. Si l'inattention/la distraction est en cause, la part des conducteurs de voitures de tourisme est de 61%.

Sur l'ensemble des accidents graves, la part des collisions est particulièrement élevée en localité, en semaine, de jour et à des croisements.

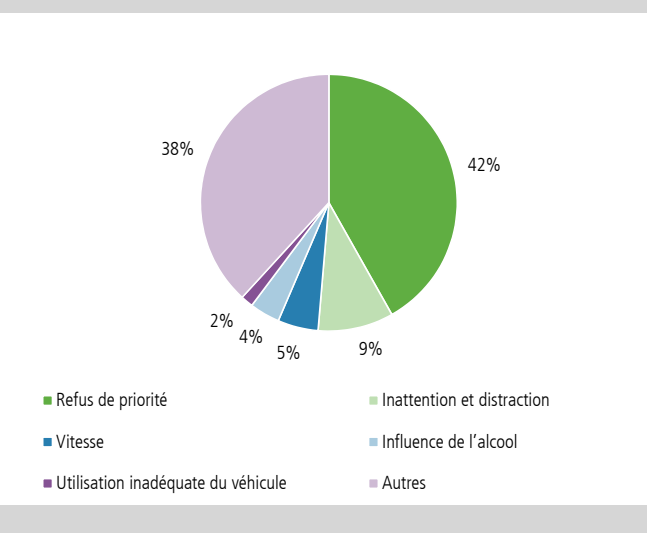
Evolution des dommages corporels graves subis dans les collisions selon le moyen de locomotion, 2004–2014



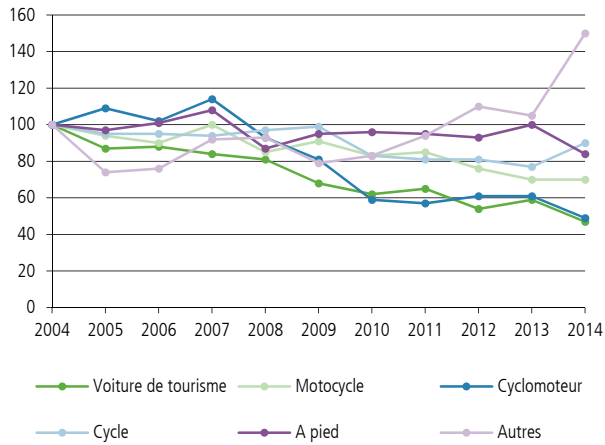
Répartition des dommages corporels graves subis dans les collisions selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des causes principales des collisions graves, Ø 2011–2014



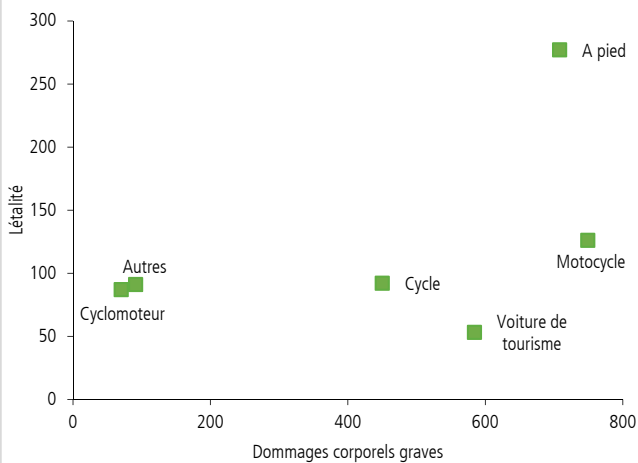
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les collisions selon le moyen de locomotion, 2004–2014



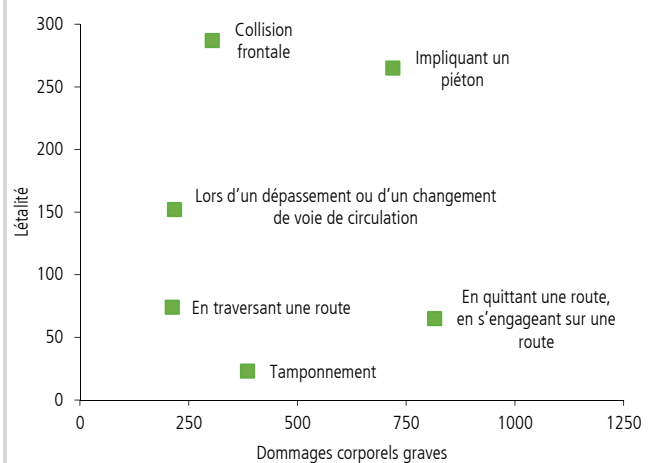
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les collisions selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	441	585	38	41	53
Motocycle	653	756	31	35	126
Cyclomoteur	59	75	1	3	87
Vélo électrique	67	...	4	...	...
Cycle	473	440	20	19	92
A pied	594	660	42	64	277
Autres	52	50	3	4	84
Total	2 339	2 589	139	168	103

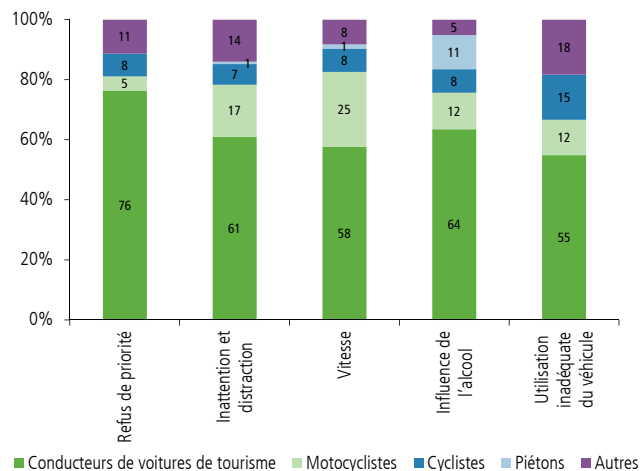
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les collisions selon le moyen de locomotion



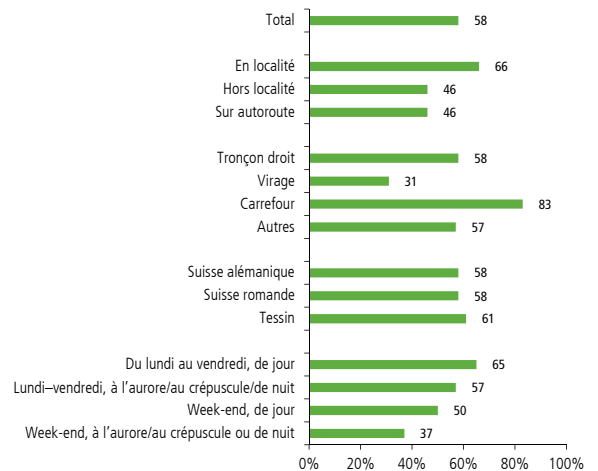
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les collisions selon le type d'accident



Répartition des responsables principaux des collisions graves selon la cause de celles-ci, Ø 2011–2014



Part des collisions parmi les accidents graves de la route selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Inattention et distraction

En 2014, l'inattention/la distraction furent (co)responsables de 1055 blessés graves et de 52 tués sur les routes suisses. Les **motocyclistes** et les **occupants de voitures de tourisme** ont subi le plus de dommages corporels graves liés à ces deux causes (respectivement environ $\frac{1}{3}$ et $\frac{1}{4}$).

Par rapport à d'autres causes des accidents de la route, l'inattention/la distraction est en général à l'origine d'accidents **moins lourds de conséquences**. La létalité pour les accidents dus à l'inattention/la distraction est inférieure à celle pour l'accidentalité routière dans son ensemble (106 contre 140). Elle est particulièrement faible pour les occupants de voitures de tourisme. En comparaison, elle est triplée pour les cyclistes et les motocyclistes, et multipliée par 6 pour les piétons.

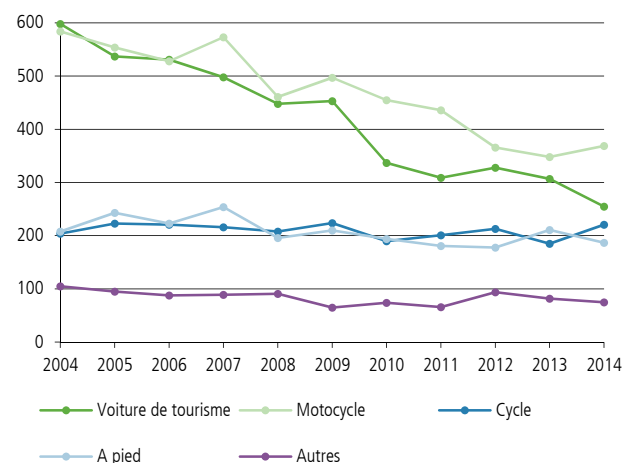
La proportion de conducteurs inattentifs ou distraits dans les accidents graves est identique pour les deux sexes. En revanche, elle est bien plus élevée pour les **18–24 ans** que pour les autres tranches d'âge. Cette proportion a tendance à diminuer avec l'âge. L'inattention/la distraction est imputée plus souvent à des conducteurs – de véhicules motorisés en particulier – qu'à des piétons, mais ces derniers en sont bien plus souvent victimes.

L'inattention/la distraction est une cause d'accident très fréquemment constatée en cas de collision, sur autoroute ainsi que de jour – surtout pendant la semaine. Elle se multiplie tout particulièrement en fin d'après-midi.

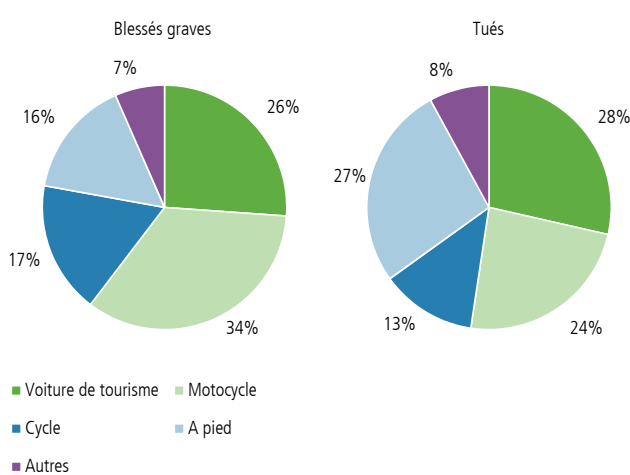
Pour une large part des accidents causés principalement par l'inattention/la distraction, **aucune source de distraction particulière** (p. ex. utilisation d'un téléphone, manipulation d'un appareil, distraction par un passager ou un animal) n'a été consignée, ce qui laisse supposer qu'il est toujours aussi difficile pour les policiers de constater une source de distraction précise sur les lieux d'un accident en dépit des possibilités différenciées offertes par le procès-verbal d'accident.

Le nombre d'accidents graves causés par l'inattention/la distraction a reculé de 35% ces dix dernières années, soit un peu plus fortement que l'ensemble des dommages corporels graves (-29%). La baisse est sensiblement plus marquée pour les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes que pour les cyclistes et les piétons.

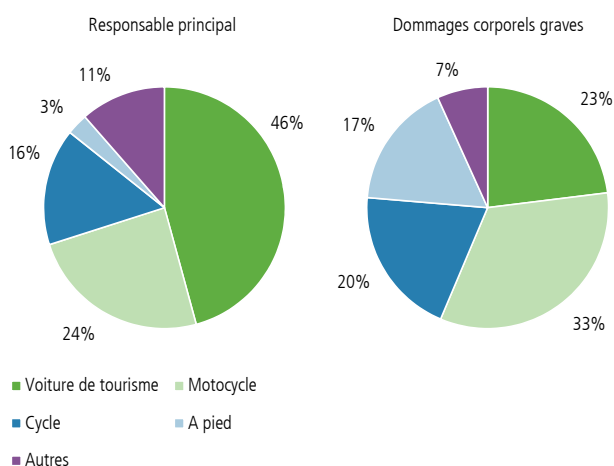
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, 2004–2014



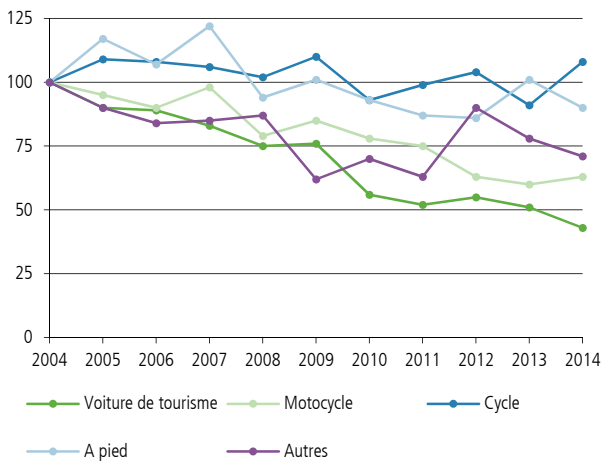
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des responsables principaux et des dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par l'inattention/la distraction, selon le moyen de locomotion, 2014



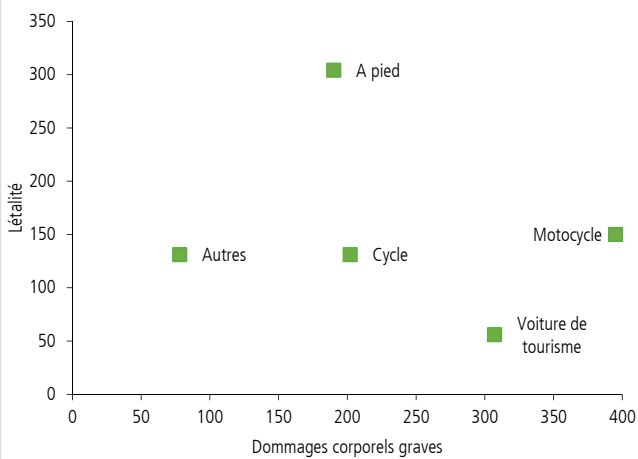
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, 2004–2014



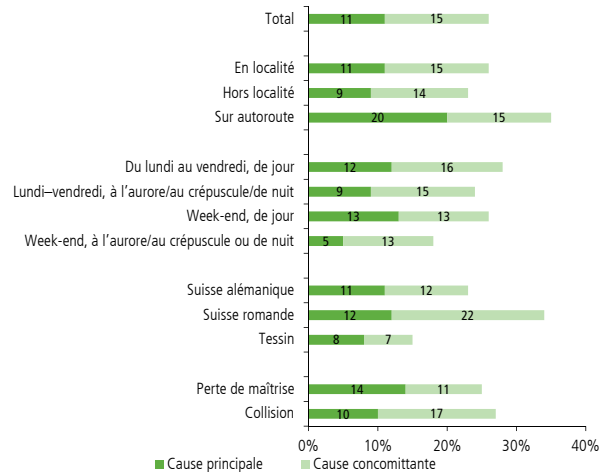
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	239	326	16	21	56
Motocycle	359	404	10	17	150
Cycle	212	193	9	10	131
A pied	175	176	12	19	304
Autres	70	72	5	4	131
Total	1 055	1 170	52	71	106

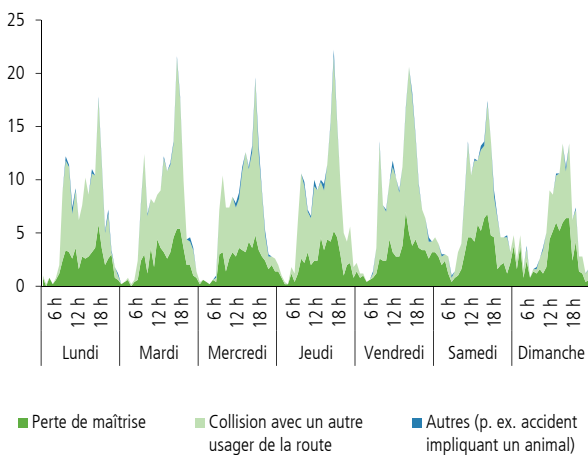
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion



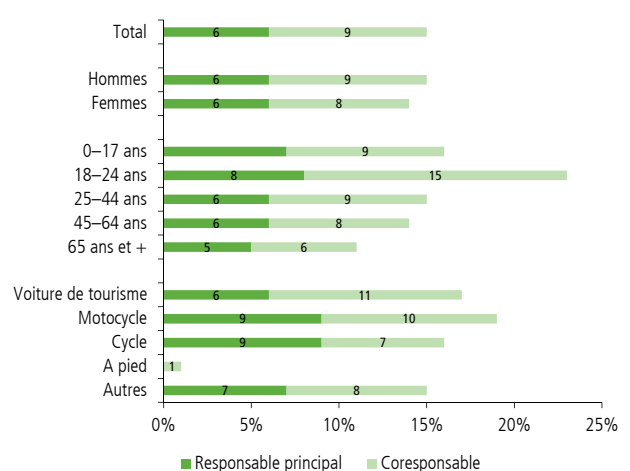
Proportion d'accidents graves causés par l'inattention/la distraction selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Répartition au cours d'une semaine des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction, selon le type d'accident, le jour et l'heure, Ø 2010–2014



Proportion de conducteurs et de piétons inattentifs ou distraits dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Refus de priorité

Les refus de priorité comptent parmi les causes les plus fréquentes des accidents graves de la route en Suisse. A noter la faible proportion d'occupants de voitures de tourisme parmi les usagers de la route ayant subi des dommages corporels graves dans les accidents liés à cette cause: elle était de 10% en 2014, alors que la valeur correspondante pour l'accidentalité routière dans son ensemble se montait à 25%. En revanche, les parts des motocyclistes (33% contre 29%), des cyclistes (26% contre 21%) et tout particulièrement des piétons (21% contre 16%) sont élevées.

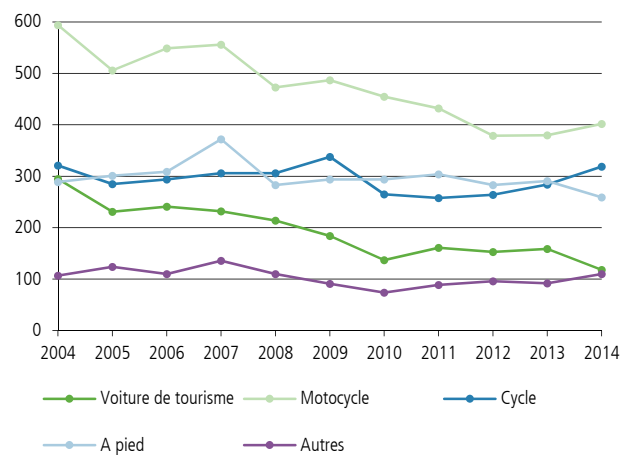
Globalement, la **létalité** pour les accidents causés par des refus de priorité est inférieure à celle pour l'accidentalité routière dans son ensemble. Elle est particulièrement faible pour les occupants de voitures de tourisme. Ces différences s'expliquent notamment par le lieu des accidents (localisation). En effet, les refus de priorité sont surtout un problème sur les **routes en localité**: environ 1/3 des dommages corporels graves subis sur ce type de routes est à mettre sur le compte de cette cause principale d'accident. En dehors des localités, la proportion est d'environ 1/6 à peine.

Les **conducteurs de voitures de tourisme** sont responsables de 3/4 des accidents graves causés par des refus de priorité. Outre les utilisateurs de deux-roues, les usagers de la route qui paient le plus lourd tribut pour ces fautes sont, au premier chef, les piétons: plus de 40% des personnes mortellement blessées se déplaçaient à pied. A l'intérieur des localités, cette proportion est encore plus élevée!

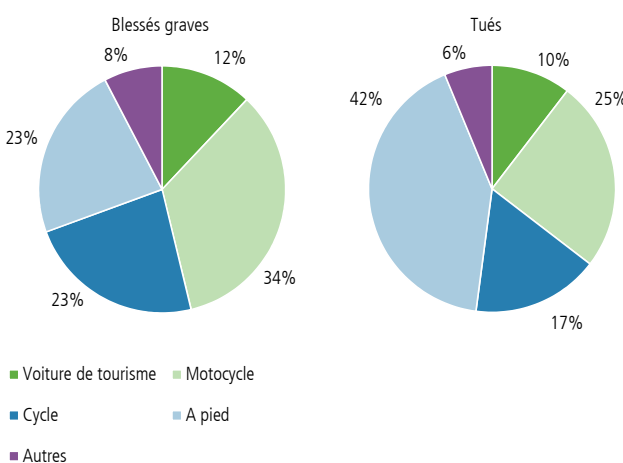
Les refus de priorité sont étroitement liés au volume de trafic (exposition). Aux heures de pointe en semaine, l'accidentalité due à cette cause est sensiblement plus élevée le matin, le soir et autour de midi. Aucun véritable pic n'est en revanche enregistré le week-end.

Globalement, le nombre de dommages corporels graves subis dans les accidents dus à des refus de priorité a nettement diminué durant la dernière décennie. Les occupants de voitures de tourisme en ont le plus profité, suivis des motocyclistes. Pour les cyclistes et les piétons, les améliorations sont par contre marginales. L'évolution globalement positive mentionnée précédemment ne doit pas occulter le fait que l'accidentalité a reculé plus fortement pour d'autres causes d'accident dans le même temps et qu'il reste donc encore fort à faire dans ce domaine.

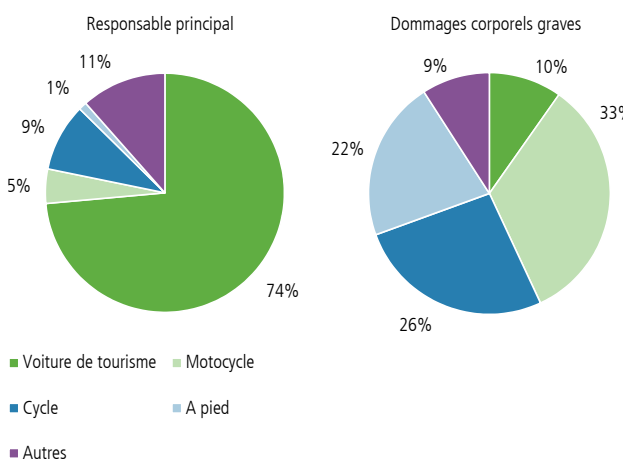
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2004–2014



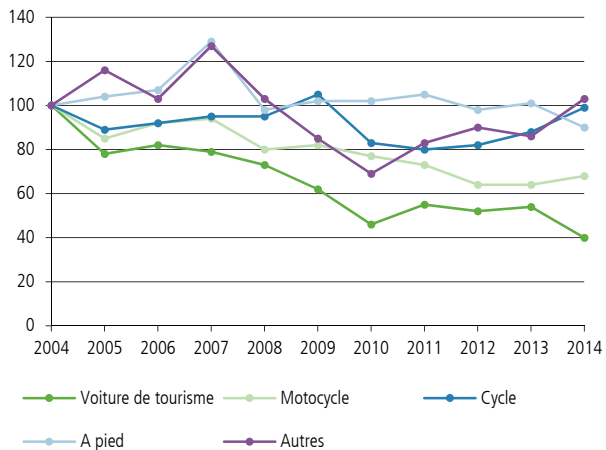
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des responsables principaux et des dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par un refus de priorité, selon le moyen de locomotion, 2014



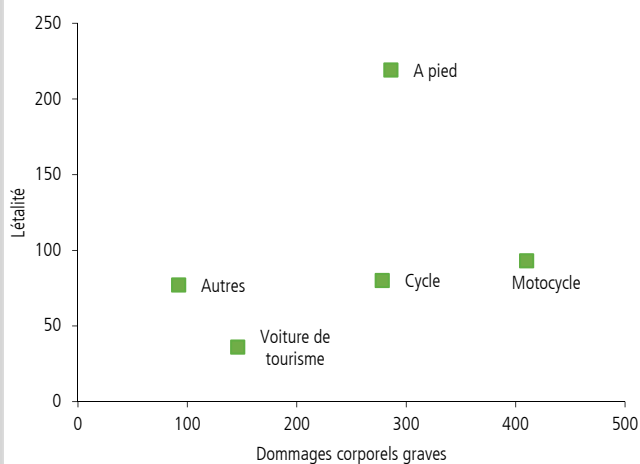
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2004–2014



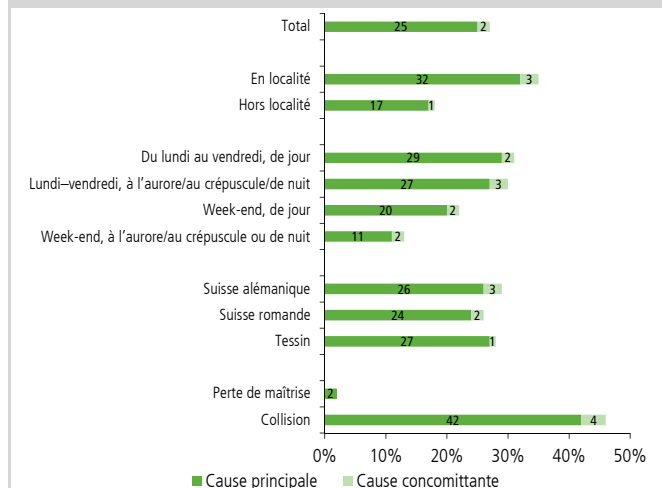
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	115	153	3	6	36
Motocycle	391	413	11	14	93
Cycle	309	272	10	10	80
A pied	245	273	14	21	219
Autres	106	84	4	4	77
Total	1 166	1 195	42	54	89

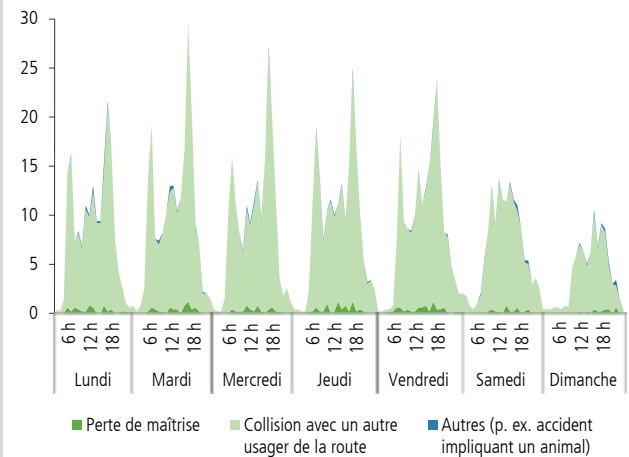
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion



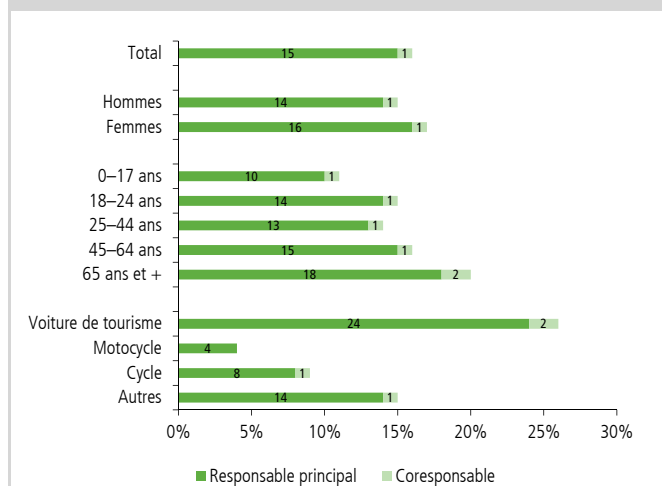
Proportion d'accidents graves causés par un refus de priorité selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Répartition au cours d'une semaine des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité, selon le type d'accident, le jour et l'heure, Ø 2010–2014



Proportion de conducteurs et de piétons ayant refusé la priorité dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Alcool

En 2014, en Suisse, quelque 500 usagers de la route ont été grièvement ou mortellement blessés dans les accidents avec influence de l'alcool. Parmi eux, les **occupants de voitures de tourisme** sont les plus nombreux: ils représentent 40% des blessés graves, et même plus de la moitié des tués. 1 usager de la route sur 40 blessés dans des accidents liés à l'alcool succombe; cette proportion est même de 1 sur 15 pour les piétons. Ainsi, l'alcool est, avec la vitesse, la cause d'accident de la route qui se caractérise par la **léthalité** la plus élevée.

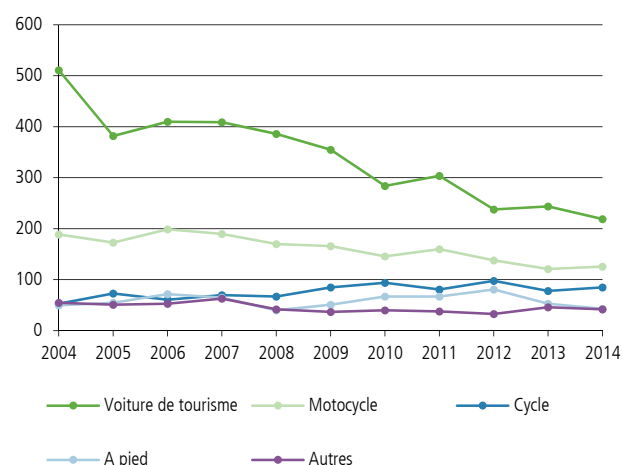
Ces cinq dernières années, l'alcool fut responsable ou coresponsable de 1 accident grave de la route sur 8 survenus en Suisse, en moyenne. Cette proportion est de 1 sur 5 pour les accidents nocturnes en semaine, et même de 1 sur 2 pour les **accidents nocturnes le week-end**. En d'autres termes, les accidents graves avec influence de l'alcool se concentrent sur les nuits, et tout particulièrement sur les nuits en fin de semaine.

En Suisse, les graves accidents de la route dus à l'alcool sont plus fréquents en Romandie que dans les autres régions linguistiques, et cette cause d'accident est plus répandue pour les pertes de maîtrise que pour les collisions.

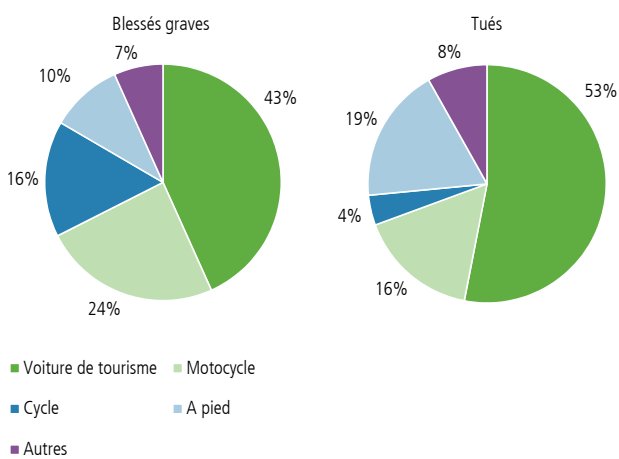
Si un conducteur a été identifié comme étant alcoolisé dans 7% des accidents graves, il existe des différences liées au sexe: 3% des conductrices impliquées dans un accident grave étaient sous l'influence de l'alcool, contre 9% des conducteurs, soit environ 3 fois plus. Les usagers de la route âgés ont tendance à être moins souvent alcoolisés que les plus jeunes: pour les 18–24 ans, la proportion de conducteurs alcoolisés dans les accidents graves est environ 4 fois supérieure à celle des seniors de 65 ans et plus.

Entre 2004 et 2014, le nombre d'accidents graves liés à l'alcool a reculé de quelque 40%, soit un peu plus que l'ensemble des accidents de la route ayant occasionné des dommages corporels graves (environ –30%). Cette baisse a profité presque exclusivement aux occupants de voitures de tourisme (–57%) et aux motocyclistes (–33%). En revanche, le nombre de cyclistes grièvement ou mortellement blessés dans les accidents dus à l'alcool a progressé de 60%. Globalement, les accidents avec influence de l'alcool ont toujours compté pour 12 à 14% des dommages corporels graves durant la dernière décennie.

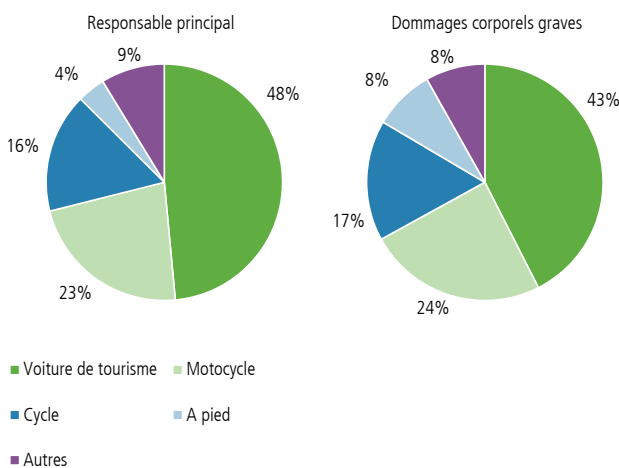
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, 2004–2014



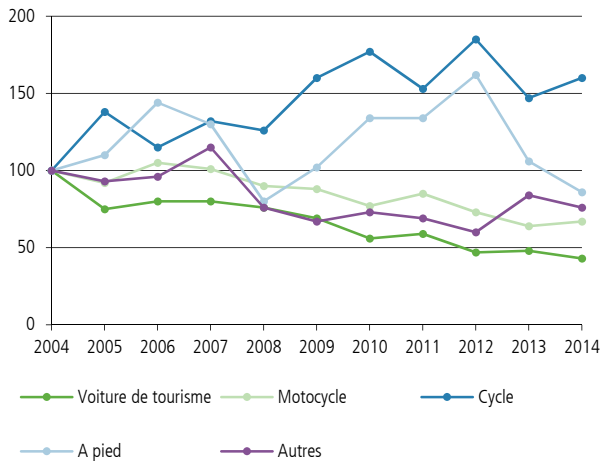
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des responsables principaux et des dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par l'influence de l'alcool, selon le moyen de locomotion, 2014



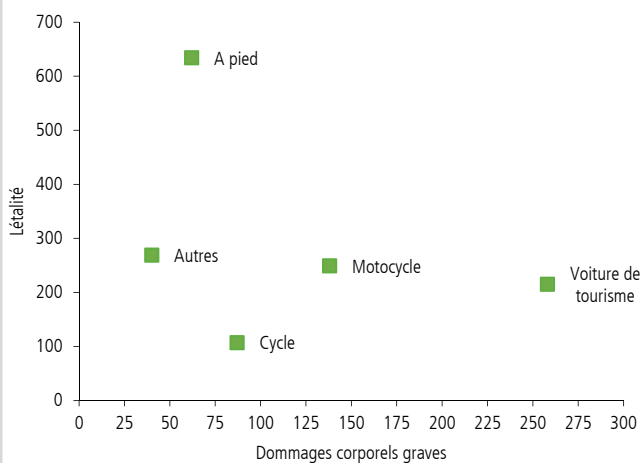
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, 2004–2014



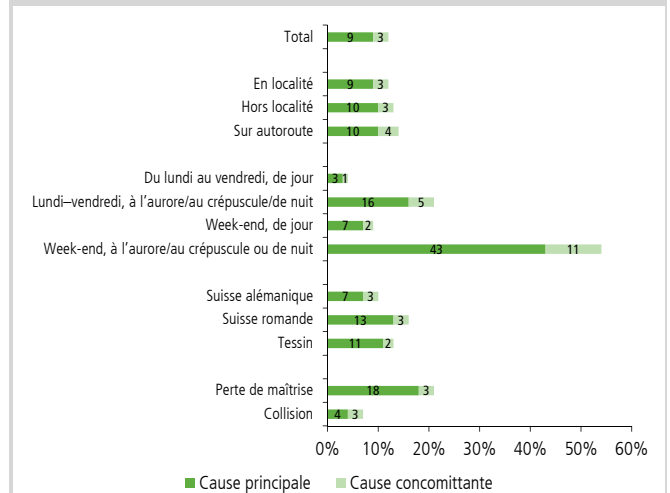
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	203	256	16	29	215
Motocycle	123	137	3	10	249
Cycle	84	84	1	3	107
A pied	35	55	8	9	634
Autres	41	34	1	5	269
Total	486	566	29	55	238

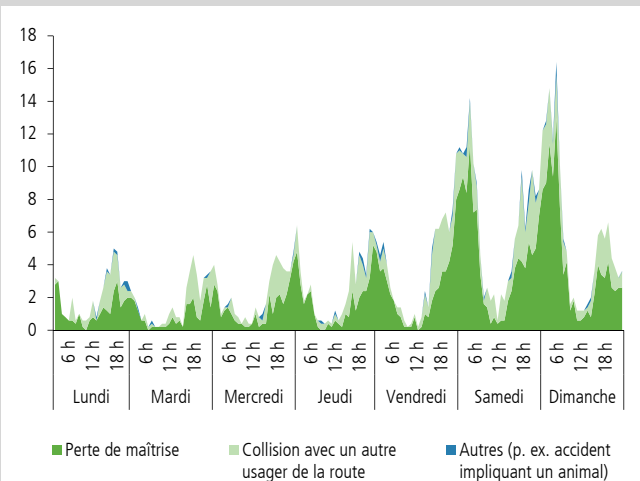
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion



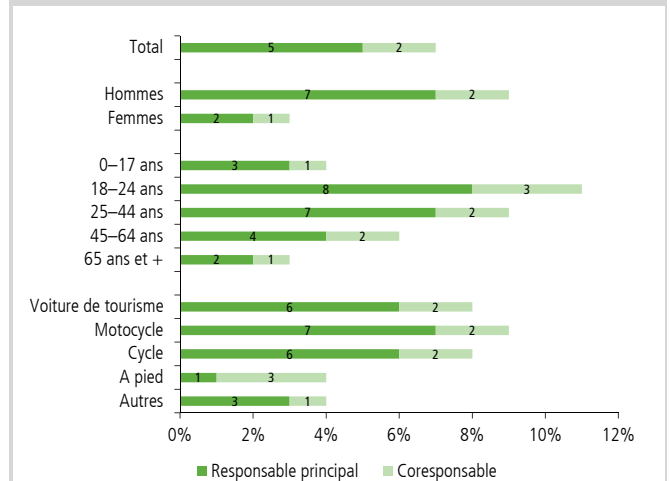
Proportion d'accidents graves causés par l'influence de l'alcool selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Répartition au cours d'une semaine des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'influence de l'alcool, selon le type d'accident, le jour et l'heure, Ø 2010–2014



Proportion de conducteurs et de piétons sous influence de l'alcool dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Vitesse

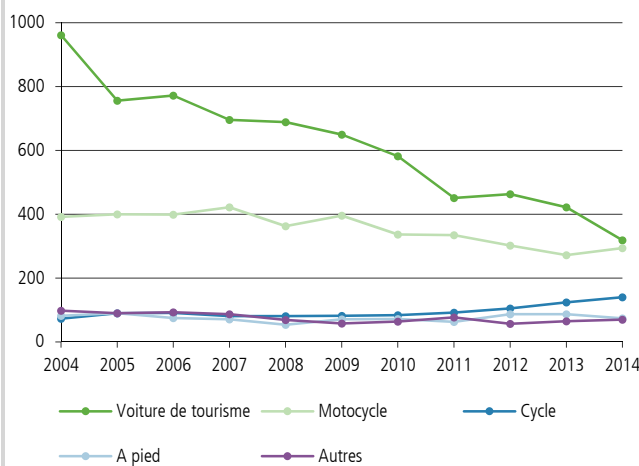
En 2014, en Suisse, 832 usagers de la route ont été grièvement blessés et 65 autres tués dans les accidents dus à la vitesse, si bien que cette cause est coresponsable de 1 dommage corporel grave sur 4 ou 5 subis sur les routes helvétiques. Les accidents graves liés à la vitesse touchent le plus fortement les **occupants de voitures de tourisme** et les **motocyclistes**, qui représentaient environ $\frac{2}{3}$ des blessés graves et des tués dans ces accidents en 2014. Les cyclistes ont été concernés par quelque $\frac{1}{6}$ de ces accidents et les piétons, par $\frac{1}{12}$. Les accidents causés par la vitesse ont particulièrement souvent une issue fatale pour les piétons: 58 sur 1000 ont perdu la vie dans des collisions avec des véhicules. Pour les occupants de voitures de tourisme – mieux protégés, cette proportion est de 20 pour 1000, soit considérablement moins.

De nettes disparités régionales ont été mises en évidence: si, au Tessin, la police impute à peine 1 dommage corporel grave sur 12 à la vitesse, le rapport est de 1 sur 5 pour la **Suisse romande** et la **Suisse alémanique**. La cause d'accident «vitesse» est particulièrement fréquente pour les pertes de maîtrise, sur les routes hors localité et les autoroutes ainsi que la nuit.

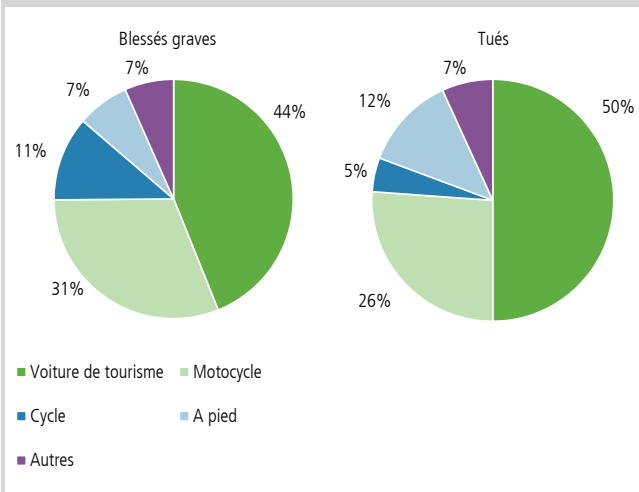
Pour les accidents graves, la proportion de conducteurs qui ne respectent pas les limitations de vitesse est environ deux fois plus élevée pour les **hommes** que pour les femmes. Les motocyclistes sont impliqués nettement plus souvent dans ce type d'accident que les autres usagers de la route. La part des accidents graves dus à la vitesse a tendance à diminuer avec l'âge: elle est de 10% pour les adultes de 45 ans et plus, p. ex., contre 22% pour les 18–24 ans.

Ces dix dernières années, les graves accidents de la route causés par la vitesse ont reculé de 44%. Les occupants de voitures de tourisme font état de la baisse la plus substantielle (–67%), suivis des motocyclistes (–25%). Pour les cyclistes en revanche, les accidents de ce type ont doublé durant la décennie écoulée.

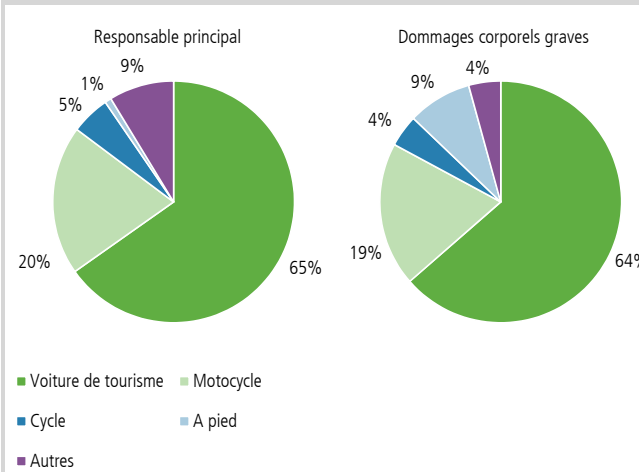
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2004–2014



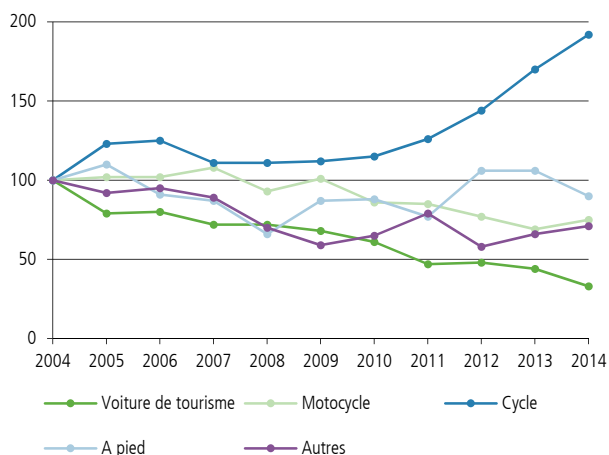
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, Ø 2010–2014



Répartition des responsables principaux et des dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par la vitesse, selon le moyen de locomotion, 2014



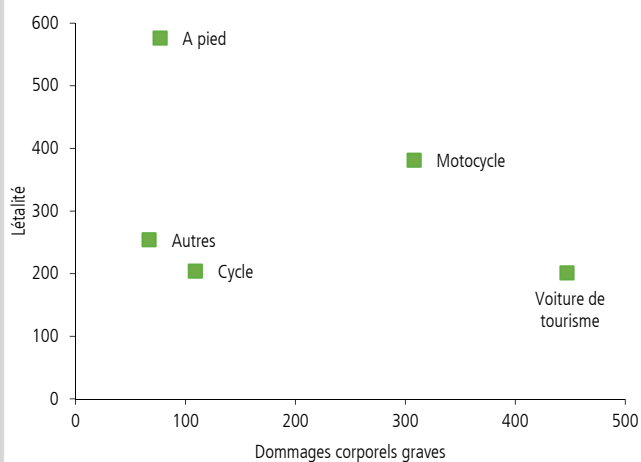
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2004–2014



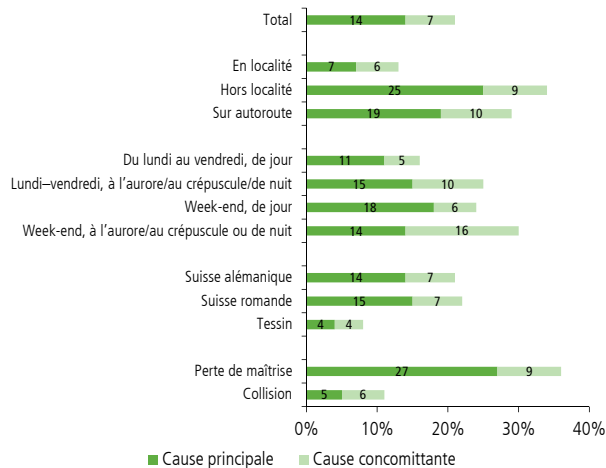
Dommages corporels graves (2014/Ø 2009–2013) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2004–2014
	2014	Ø 2009–2013	2014	Ø 2009–2013	
Voiture de tourisme	293	462	26	52	201
Motocycle	274	304	20	25	381
Cycle	136	92	4	5	204
A pied	64	65	10	11	576
Autres	65	59	5	5	254
Total	832	981	65	98	249

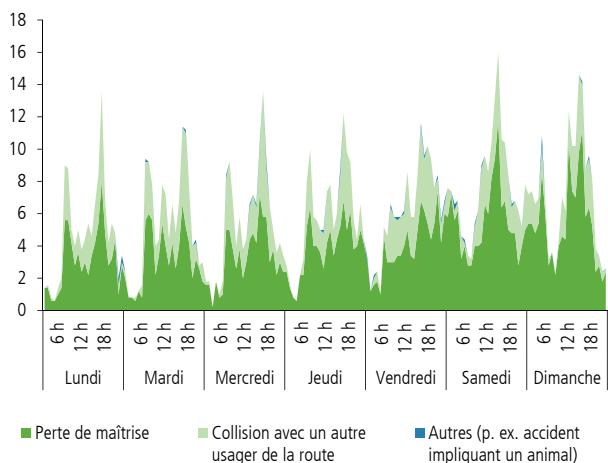
Dommages corporels graves (Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2004–2014) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion



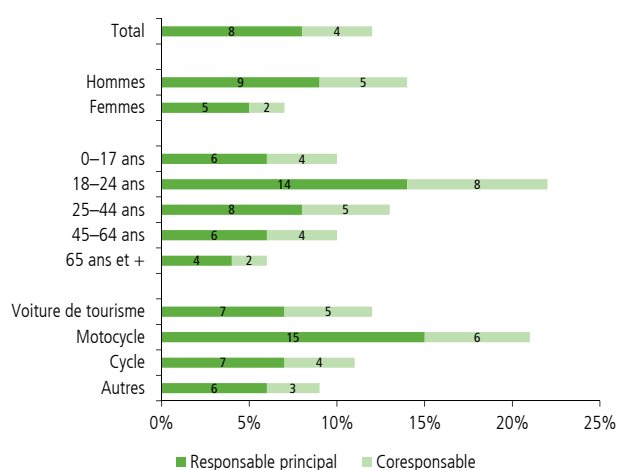
Proportion d'accidents graves causés par la vitesse selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014



Répartition au cours d'une semaine des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse, selon le type d'accident, le jour et l'heure, Ø 2010–2014



Proportion de conducteurs avec une vitesse excessive/inadaptée dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2014







Opinions et comportement

Les progrès en matière de port de la ceinture par les occupants de voitures de tourisme ou de port du casque par les cyclistes étaient faibles voire inexistantes entre 2013 et 2014. Convaincre encore davantage d'utilisateurs de la route à utiliser ces mesures de sécurité efficaces pourrait donc se révéler une gageure pour la prévention.

Alcool

Toujours moins d'automobilistes connaissent les dispositions légales en matière d'alcool au volant. La règle la mieux connue en 2014 est celle qui a été introduite en janvier de cette année-là, à savoir «alcool interdit aux nouveaux conducteurs et aux conducteurs professionnels». 1/4 des automobilistes déclarent avoir déjà conduit après avoir bu plus de deux verres d'alcool. Chez les Romands, cette part est même d'un peu plus de 1/3. Une large proportion des conducteurs estiment que conduire sous l'influence de l'alcool est dangereux. Les conductrices et les automobilistes tessinois, en particulier, jugent ce comportement très dangereux.

La **législation en matière d'alcool au volant** a été modifiée au 1^{er} 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. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la conduite sous l'influence de l'alcool ($\geq 0,1$ pour mille) est interdite pour certains groupes de personnes, notamment les nouveaux conducteurs (détenteurs d'un permis de conduire à l'essai), les élèves conducteurs et les chauffeurs professionnels.

Les **connaissances** des automobilistes relatives à la législation en matière d'alcool ont baissé depuis 2005, année d'introduction de la limite du taux d'alcool à 0,5 pour mille. D'après une enquête du bpa, 92% des automobilistes savaient en 2005 que la limite du taux d'alcool en vigueur en Suisse était de 0,5 pour mille. En 2014, seuls 69% des automobilistes étaient encore en mesure de fournir la bonne réponse.

La limite du taux d'alcool pour les **nouveaux conducteurs** et les chauffeurs professionnels, introduite au début de l'année 2014, est mieux connue: la réponse «0, respectivement 0,1 pour mille» a été donnée par 83% des automobilistes. Chez les conducteurs avec un permis de conduire à l'essai et les élèves conducteurs interrogés, la part correspondante est même de 96%.

Quant à la question de savoir si la police a le droit de procéder à des contrôles de l'alcoolémie **même sans indice d'ébriété**, la part des personnes qui ont indiqué la réponse correcte est passée de 92% en 2005 à 75% en 2014.

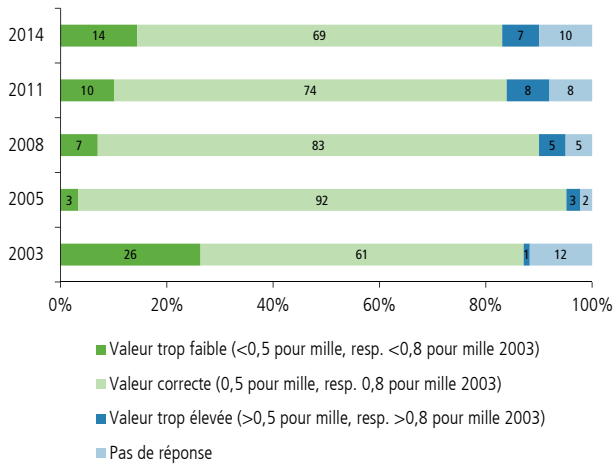
Lors de l'enquête 2014, 3/4 des conducteurs ont affirmé ne pas prendre le volant après avoir bu plus de deux verres d'alcool. A l'inverse, 1/4 des automobilistes ont déclaré avoir conduit au moins une fois dans l'année après avoir bu plus de deux verres d'alcool une à deux heures avant le départ. Aux dires des conducteurs et des conductrices, la part des personnes qui **prennent le volant après avoir bu** est net-

tement plus élevée chez les **hommes** (32%) que chez les femmes (15%). En outre, la proportion d'automobilistes qui affirment qu'il leur est déjà arrivé de conduire après avoir bu plus de deux verres est plus haute chez les **Romands** (36%) que chez les Tessinois (28%) ou les Suisses alémaniques (19%).

La conduite sous l'influence de l'alcool est un **comportement jugé comme dangereux** par la majorité des personnes interrogées. Sur une échelle de 0 à 10 où 0 signifie «pas du tout dangereux» et 10 «très dangereux», 35% des automobilistes ont attribué la note maximale (très dangereux) au comportement «conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus», 12% ont donné la note 9 et 23% la note 8. A l'autre bout de l'échelle, on trouve 6% de personnes qui estiment que ce comportement n'est pas ou peu dangereux (attribution d'une note entre 0 et 4). Les femmes sont nettement plus nombreuses à estimer que conduire après avoir bu au moins deux verres d'alcool est un comportement très dangereux: 45% des conductrices ont attribué la note maximale, contre 27% des automobilistes de sexe masculin. Des différences notables apparaissent selon les régions linguistiques: la part des conducteurs qui jugent que ce comportement est très dangereux est beaucoup plus élevée au Tessin (51%) qu'en Suisse romande (30%) ou en Suisse alémanique (36%).

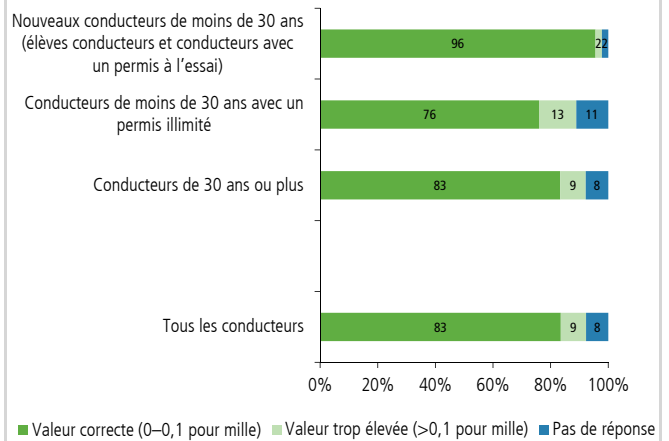
Selon l'enquête 2014 du bpa, un peu plus de la moitié (53%) des automobilistes sont plutôt en faveur de la mesure **«alcool interdit pour tous les conducteurs»**. Cette mesure est davantage soutenue par les conductrices et les automobilistes tessinois: respectivement 60% et 69% ont indiqué qu'ils y sont plutôt favorables.

Limite en vigueur pour l'alcoolémie au volant selon les automobilistes, 2003/2005/2008/2011/2014



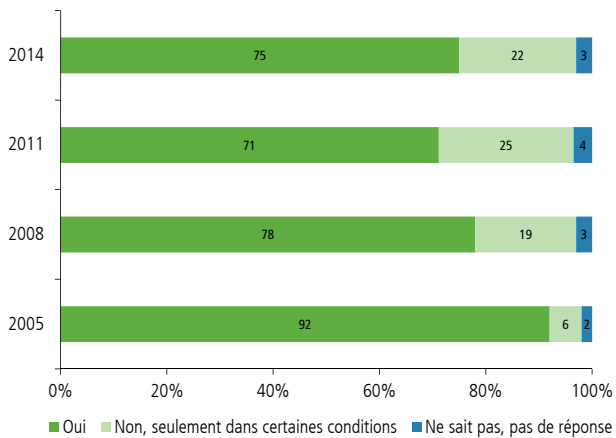
Source: bpa, sondage auprès de la population

Limite d'alcoolémie au volant en vigueur pour les nouveaux conducteurs depuis janvier 2014 telle qu'indiquée par les automobilistes, selon le type de conducteur, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population

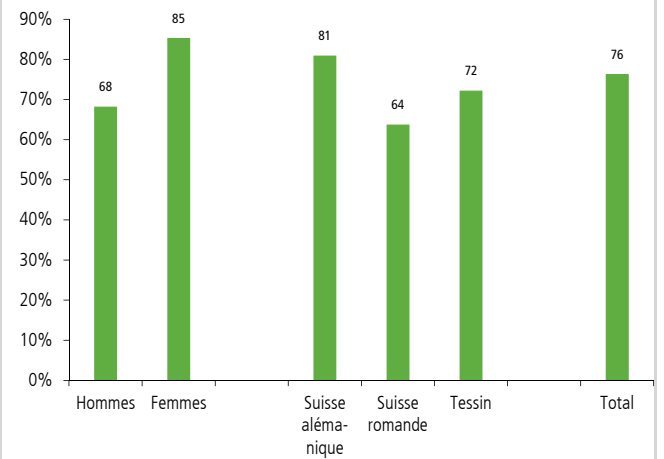
Réponse des automobilistes à la question quant à la possibilité pour la police de procéder à des alcootests même sans indice d'ébriété*, 2005/2008/2011/2014



* Contrôles de l'alcoolémie même sans indice d'ébriété en vigueur depuis 2005

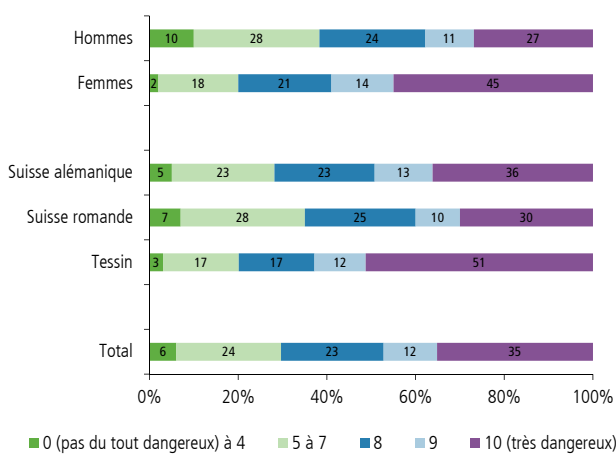
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes qui affirment n'avoir jamais pris le volant au cours des 12 derniers mois après avoir consommé de l'alcool (plus de 2 verres), selon leur sexe et leur région linguistique, 2014



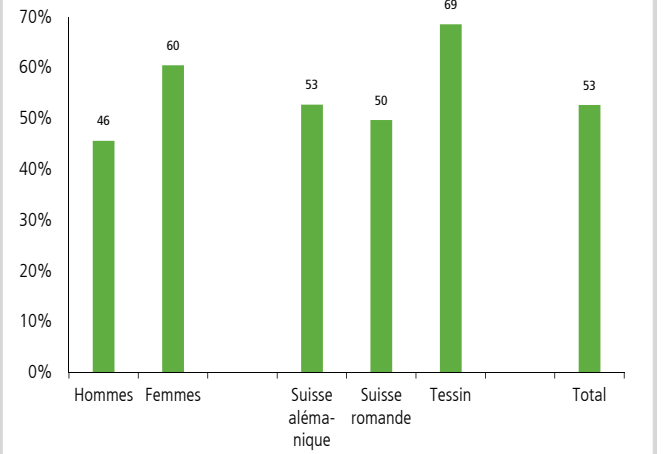
Source: bpa, sondage auprès de la population

Estimation par les automobilistes de la dangerosité de la conduite après avoir bu deux verres d'alcool ou plus, selon le sexe de ces personnes et la région linguistique, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes plutôt favorables à l'interdiction, pour tous les conducteurs, de boire de l'alcool avant conduire, selon le sexe de ces personnes et la région linguistique, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population

Vitesse

Selon le sondage du bpa réalisé en 2014, seul 1 conducteur sur 5 déclare ne jamais faire d'excès de vitesse, et seulement 1 sur 7 estime que conduire plus vite qu'autorisé est un comportement très dangereux. La mesure «vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes de circulation où la limitation est fixée à 50 km/h» recueille près de la moitié d'avis favorables. En particulier les femmes, les riverains d'une zone 30, les Tessinois et les personnes qui ne prennent jamais ou seulement peu souvent le volant soutiennent cette mesure.

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. Depuis 1984, elle est fixée à 50 km/h. 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.

Peu d'automobilistes affirment ne **jamais faire d'excès de vitesse**. Selon l'enquête 2014 du bpa, seul 1 conducteur sur 5 déclare ne jamais contrevenir aux règles de limitation de vitesse. On note peu de différences selon le sexe ou la région linguistique des automobilistes.

Les excès de vitesse sont moins souvent perçus comme un **comportement dangereux** que la conduite sous l'influence de l'alcool. En 2014, 15% des automobilistes ont attribué la note maximale (10 «très dangereux») au comportement «**conduire plus vite qu'autorisé**». Pour l'alcool au volant, la part correspondante s'élève à 35%. Les femmes sont nettement plus nombreuses que les hommes à juger que les excès de vitesse représentent un grand danger: 19% des conductrices ont donné la note 10, 6% la note 9 et 23% la note 8. Les parts correspondantes chez les conducteurs sont 11%, 3% et 13%. A l'inverse, 20% des automobilistes de sexe masculin (contre 8% de conductrices) estiment que ce comportement n'est pas ou peu dangereux (attribution d'une note entre 0 et 4). Au niveau des régions linguistiques, les différences sont moins marquées. Les automobilistes latins, en particulier tessinois, jugent le comportement «conduire plus vite qu'autorisé» tendanciellement plus dangereux que les automobilistes suisses alémaniques.

La mesure «vitesse limitée à **30 km/h en localité**, sauf sur les **principaux axes de circulation** où la limitation est fixée à **50 km/h**» est soutenue par près de la moitié des personnes interrogées (48%) et recueille nettement plus d'avis (plutôt) favorables que la mesure «limite de vitesse généra-

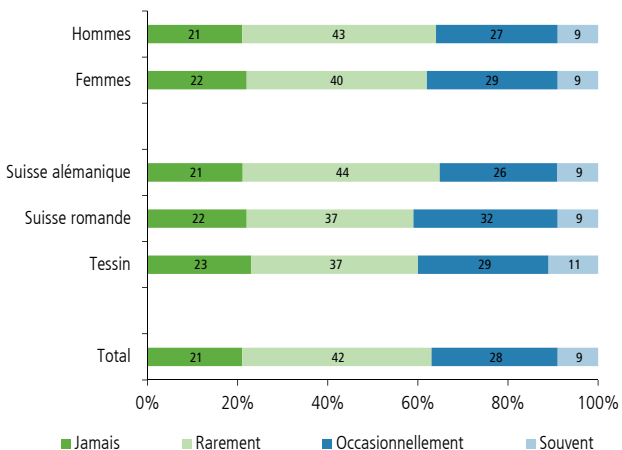
lisée à 30 km/h en localité» (23%). Dans les deux cas, les femmes y sont plus favorables que les hommes.

Les **riverains d'une zone 30** sont clairement plus nombreux que les non-riverains à soutenir le modèle «vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes de circulation où la limitation est fixée à 50 km/h»: 57% d'entre eux sont plutôt en faveur de ce modèle, contre seulement 43% des personnes ne vivant pas dans une zone 30. Les résidents tessinois soutiennent davantage ce modèle que ceux qui vivent en Suisse alémanique ou en Suisse romande.

La fréquence avec laquelle une personne roule en voiture semble avoir une grande influence sur son opinion concernant ce modèle. Cette mesure ne recueille que 41% d'avis plutôt favorables chez les personnes circulant (presque) tous les jours en voiture, alors qu'elle en recueille, par exemple, 56% chez les personnes qui conduisent au moins une fois par an jusqu'à plusieurs fois par mois, et 65% chez celles qui **ne prennent jamais ou seulement peu souvent le volant**.

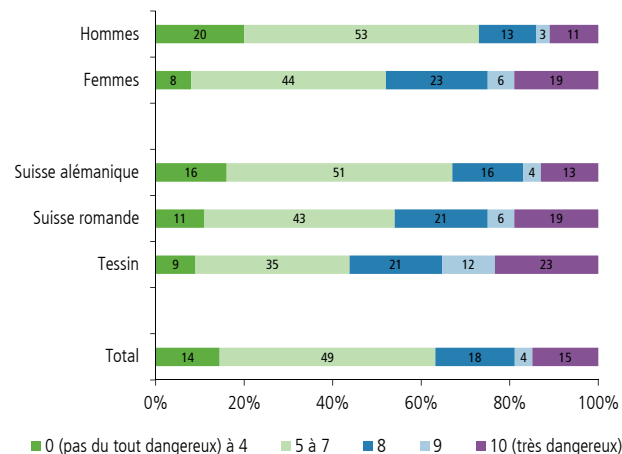
Selon l'enquête 2014 du bpa, 65% des personnes interrogées estiment que l'introduction de zones 30 permet de **réduire le risque d'accident**. Les femmes et les personnes dont le **niveau de formation** est élevé, en particulier, sont de cet avis.

Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils roulent plus vite qu'autorisé, selon leur sexe et la région linguistique, 2014



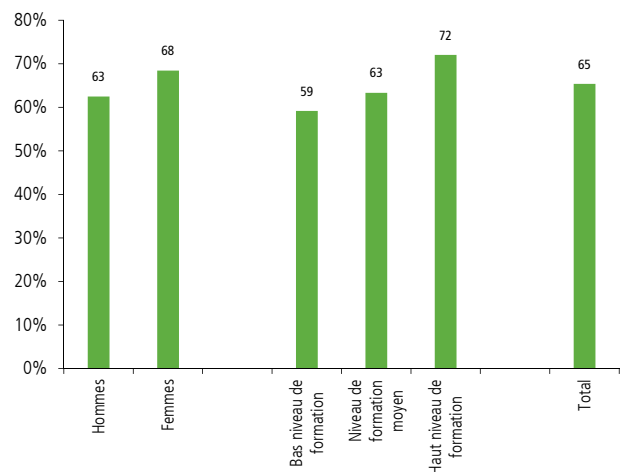
Source: bpa, sondage auprès de la population

Estimation par les automobilistes de la dangerosité des excès de vitesse, selon le sexe de ces personnes et la région linguistique, 2014



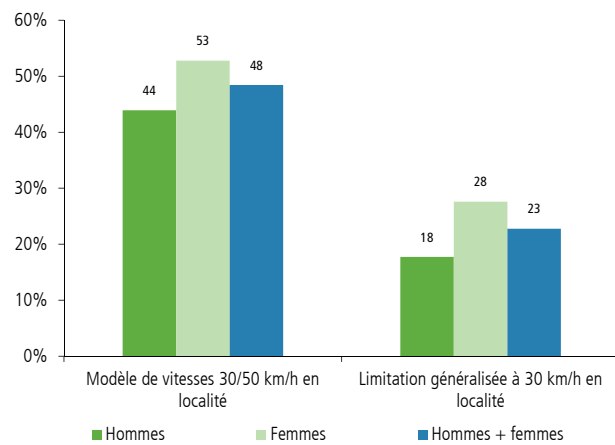
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes qui estiment que les zones 30 permettent de réduire le risque d'accident, selon leur sexe et leur niveau de formation, 2014



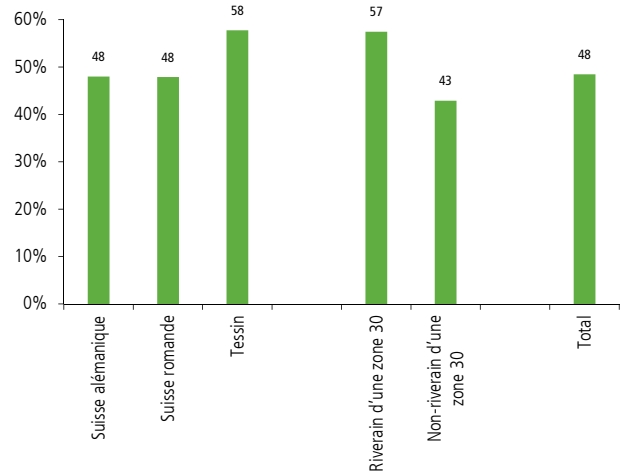
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de pers. plutôt favorables à une vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes de circ. limités à 50 km/h, resp. à une limite généralisée à 30 km/h en localité, selon leur sexe, 2014



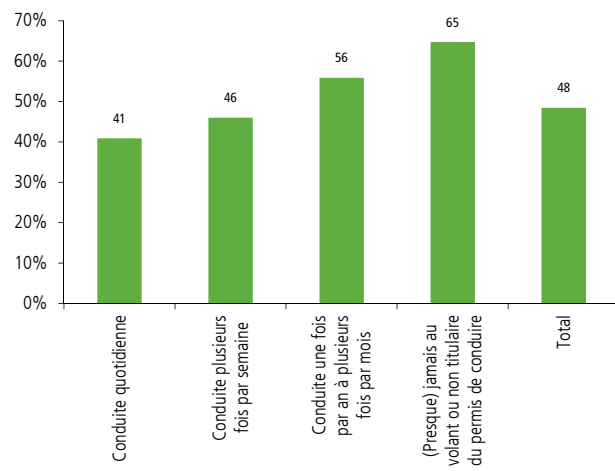
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes plutôt favorables à une vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes de circulation limités à 50 km/h, selon la région linguistique et leur lieu de domicile, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes plutôt favorables à une vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes de circulation limités à 50 km/h, selon leur fréquence de conduite automobile, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population

Casque

En 2014, le taux de port du casque s'élevait à 100% chez les motocyclistes, à 95% chez les cyclomotoristes et à 43% chez les cyclistes. La part des cyclistes casqués est nettement plus élevée chez les enfants de moins de 15 ans que chez les personnes âgées de 15 à 29 ans, par exemple. Selon l'enquête du bpa réalisée en 2013, $\frac{3}{4}$ des personnes ont déclaré être plutôt favorables au port obligatoire du casque cycliste, et encore davantage de personnes (88%) se sont exprimées plutôt en faveur du port obligatoire du casque pour les utilisateurs de vélos électriques.

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.

Le bpa effectue régulièrement des **relevés au bord des routes** afin de déterminer le **taux de port du casque** pour les conducteurs de deux-roues. Chez les **motocyclistes**, ce taux s'élève, depuis quelques années déjà, à 100%; chez les **cyclomotoristes**, il oscille d'un an à l'autre, puisqu'il est passé de 94% en 2005 à 82% en 2008, et à 95% en 2014. Même si le port du casque n'est pas obligatoire pour les **cyclistes**, la part des personnes qui portent un casque quand elles roulent à vélo s'élevait tout de même à 43% en 2014. La part des cyclistes casqués est la plus élevée chez les enfants de moins de 15 ans (60%), et la plus basse chez les personnes âgées de 15 à 29 ans (28%). Sur l'ensemble de la période 2004–2014, le taux de port a progressé de 10 points de pourcentage. On observe toutefois une légère baisse entre 2013 et 2014. Durant la dernière décennie, les taux de port du casque cycliste ont évolué de manière contrastée selon la tranche d'âge. La part des cyclistes de moins de 15 ans qui portent un casque a fortement augmenté entre 2004 et 2009, passant de 41% à 70%, puis elle a légèrement diminué les années suivantes; en 2014, cette part s'élevait encore à 60%. Le taux de port du casque a le plus progressé chez les cyclistes de 60 ans ou plus, passant de 12% en 2004 à 44% en 2014. Il a par contre stagné chez les cyclistes de 15 à 29 ans.

Globalement, pour 2014, les taux de port du casque cycliste diffèrent peu selon les trois régions linguistiques.

Le taux de port du casque cycliste dépend largement du **but du déplacement**. Il est clairement plus élevé dans le

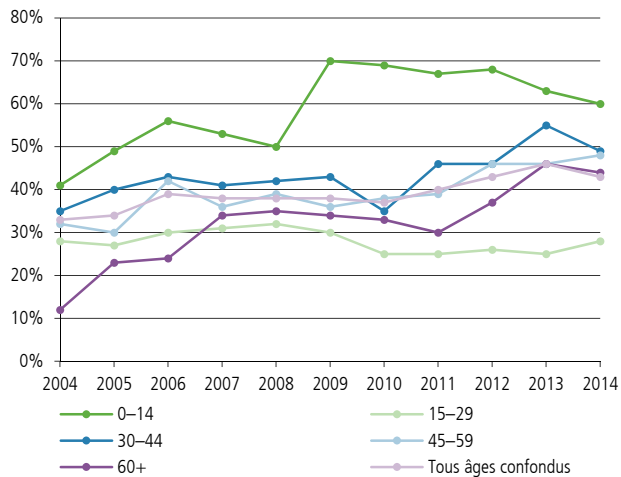
cas de déplacements à bicyclette pour les loisirs (49%) que pour aller faire des achats (18%).

Le Tessin se caractérise par une importante part de déplacements à vélo liés aux loisirs pendant lesquels le casque est souvent porté. Pour tous les autres buts de déplacement, la part des cyclistes casqués est particulièrement basse au Tessin. Dans cette région, les relevés montrent que la proportion de cyclistes casqués sur le trajet domicile-travail était de 14% en 2014, et de 10% sur les trajets de/vers l'école.

Selon l'enquête du bpa réalisée en 2013, 74% des personnes interrogées sont plutôt favorables au **port obligatoire du casque pour tous les cyclistes**. Encore davantage de personnes (88%) déclarent être plutôt en faveur du **port obligatoire du casque pour les seuls utilisateurs de vélos électriques**. Ces deux mesures sont légèrement moins bien accueillies par les hommes que par les femmes.

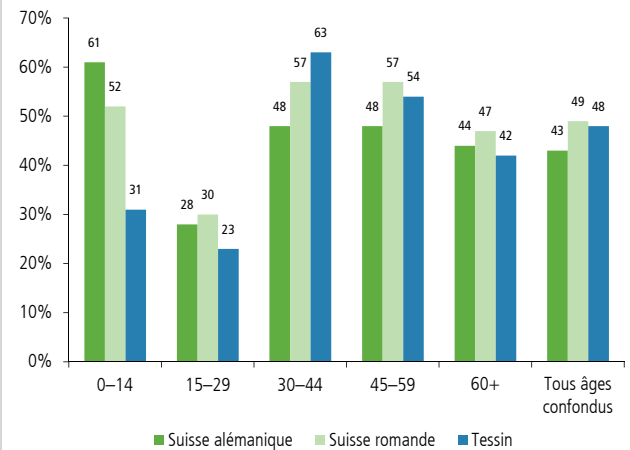
Tant en Suisse romande qu'au Tessin, ces deux mesures sont plébiscitées pratiquement à parts égales. En Suisse alémanique par contre, le port obligatoire du casque pour les utilisateurs de vélos électriques recueille nettement plus d'opinions favorables (88%) que la mesure «port obligatoire du casque pour tous les cyclistes» (69%).

Evolution du taux de port du casque cycliste selon l'âge des cyclistes, 2004–2014



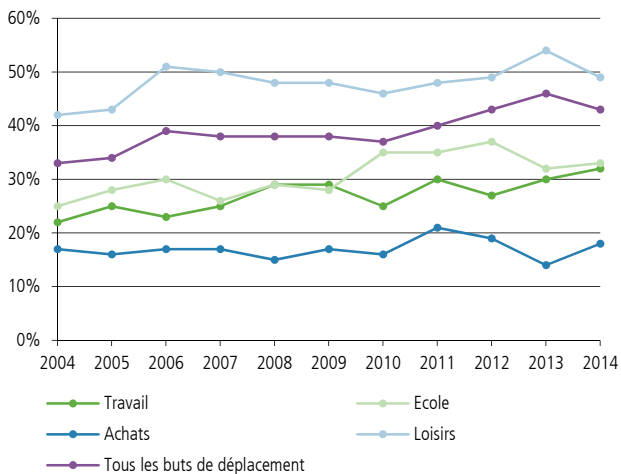
Source: bpa, relevés

Taux de port du casque cycliste selon la région linguistique et l'âge des cyclistes, 2014



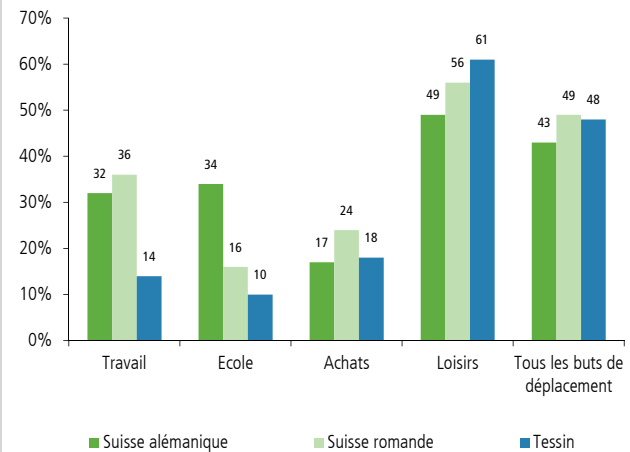
Source: bpa, relevés

Evolution du taux de port du casque cycliste selon le but du déplacement, 2004–2014



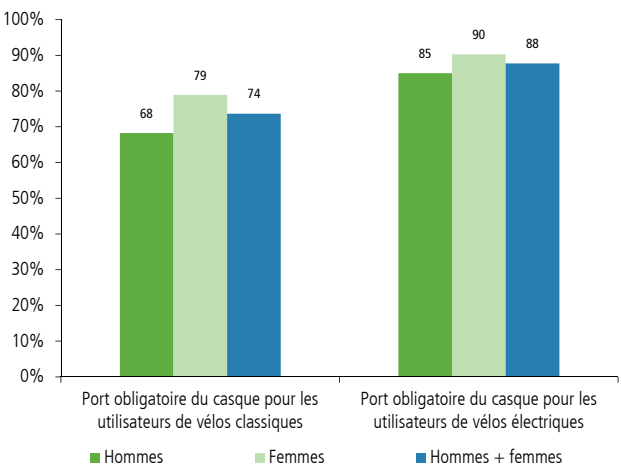
Source: bpa, relevés

Taux de port du casque cycliste selon la région linguistique et le but du déplacement, 2014



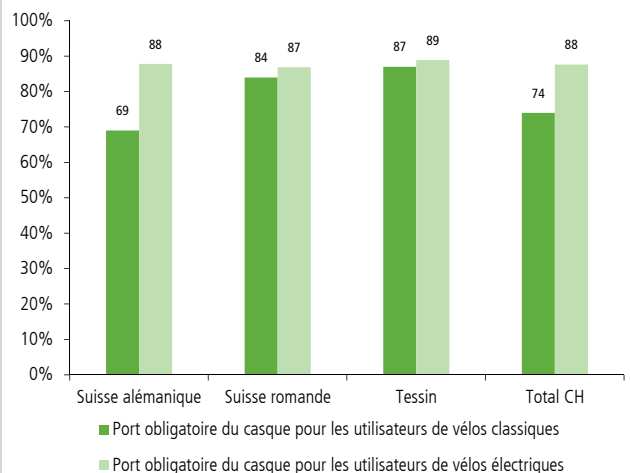
Source: bpa, relevés

Proportion de personnes plutôt favorables au port obligatoire du casque pour les utilisateurs de vélos classiques/électriques, selon leur sexe, 2013



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes plutôt favorables au port obligatoire du casque pour les utilisateurs de vélos classiques/électriques, selon la région linguistique, 2013



Source: bpa, sondage auprès de la population

Ceinture de sécurité

En 2014, le taux de port de la ceinture de sécurité en Suisse a atteint 94%. En une décennie, il a progressé de 13 points de pourcentage. Durant cette période, ce taux a augmenté tout particulièrement au Tessin (+22 points de pourcentage) et sur les routes en localité (+21 points de pourcentage). Les écarts encore constatés en 2004 en fonction de la région linguistique et de la localisation se sont ainsi réduits. En Suisse, la part des passagers arrière qui bouclent leur ceinture de sécurité est plutôt basse en comparaison internationale.

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.

D'après les **relevés** effectués en 2014, le **taux de port de la ceinture de sécurité** est de 94% pour les conducteurs de voitures de tourisme. En l'espace d'une décennie, ce taux a augmenté de 13 points de pourcentage. Durant cette période, il a progressé tout particulièrement au Tessin (+22 points de pourcentage), réduisant ainsi les différences relevées entre les **régions linguistiques**. C'est ainsi qu'en 2014, la part des conducteurs bouclant leur ceinture était de 94% en Suisse alémanique, 90% en Suisse romande et 83% au Tessin. Une décennie plus tôt, les parts correspondantes s'élevaient à 84%, 74% et 61%.

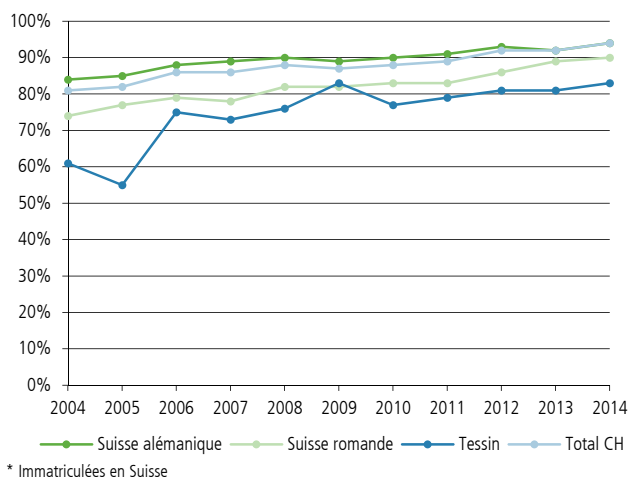
Les automobilistes s'attachent davantage lorsqu'ils circulent sur **autoroute** (97%) que sur les routes hors localité (93%) ou en localité (92%). Or, c'est précisément à des vitesses faibles ou moyennes que la ceinture s'avère particulièrement efficace. Ces dix dernières années, le taux de port de la ceinture a surtout augmenté sur les routes en localité (+21 points de pourcentage), estompant ainsi au fil du temps les disparités selon la **localisation**: si la différence entre les taux de port relevés sur les autoroutes, d'une part, et sur les routes en localité, d'autre part, était de 17 points de pourcentage en 2004, elle n'était plus que de 5 points en 2014.

Les relevés montrent que les passagers avant des voitures de tourisme sont presque aussi nombreux à boucler leur ceinture que les conducteurs. En 2014, le taux de port de la ceinture était de 93% pour les premiers, et de 94% pour les seconds. Par contre, la part des **passagers arrière** qui

s'attachent est nettement plus faible: elle s'élevait à 77% en 2014, et à 72% en 2013.

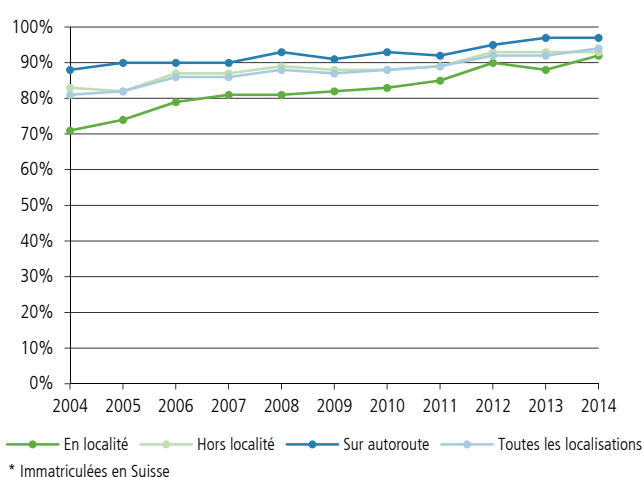
Si l'on compare ces résultats à ceux des pays de l'OCDE ayant publié des taux de port de la ceinture de sécurité sur leurs routes en 2013 (voire en 2012), on constate que la **Suisse** a encore un **potentiel d'amélioration**. Il n'est toutefois plus aussi grand qu'il y a quelques années. La Suisse pourrait s'inspirer de ses pays voisins comme la **France** ou l'**Allemagne**, par exemple en ce qui concerne le taux de port de la ceinture sur les routes en localité. En 2013, celui-ci s'élevait à 96% dans ces deux pays, contre 88% en Suisse. En outre, la part des passagers arrière qui bouclent leur ceinture était beaucoup plus élevée en Allemagne (97%) et en France (84%) qu'en Suisse (72%).

Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs de voitures de tourisme*, selon la région linguistique, 2004–2014



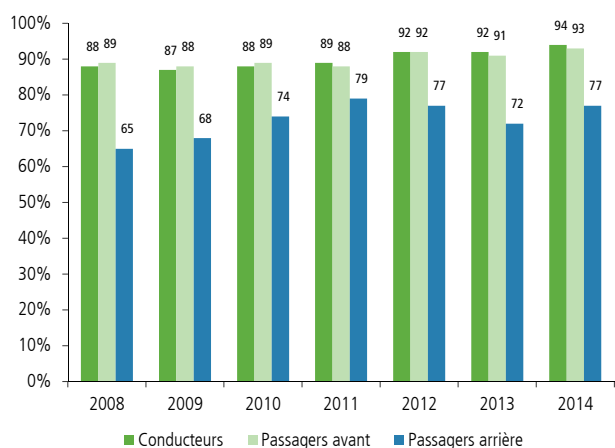
Source: bpa, relevés

Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs de voitures de tourisme*, selon la localisation, 2004–2014



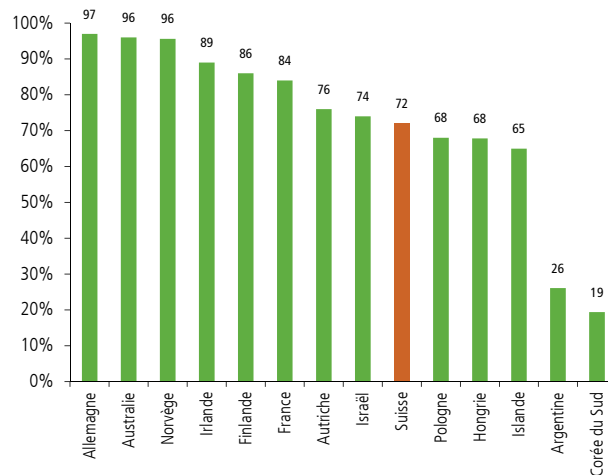
Source: bpa, relevés

Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs et les passagers avant et arrière de voitures de tourisme*, 2008–2014



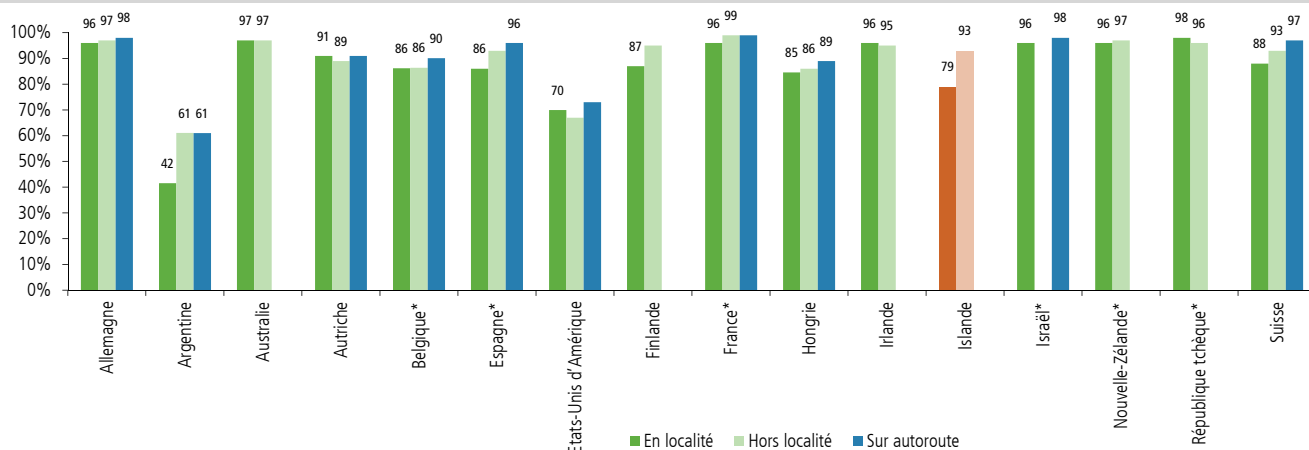
Source: bpa, relevés

Taux de port de la ceinture pour les passagers arrière de voitures de tourisme, comparaison internationale, 2013



Source: OCDE, IRTAD

Taux de port de la ceinture pour les conducteurs de voitures de tourisme selon la localisation, comparaison internationale, 2013



* Chiffre de 2012

Source: OCDE, IRTAD

Conduite de jour feux allumés

La conduite de jour feux allumés s'est généralisée suite à l'introduction de l'obligation au début de l'année 2014. Le taux d'enclenchement était de 94% des voitures de tourisme en 2014, contre 68% une année auparavant. C'est en Suisse romande que le taux d'enclenchement des feux de croisement ou de circulation diurnes a le plus fortement progressé entre 2013 et 2014. Selon l'enquête du bpa réalisée en 2013, l'obligation de conduire de jour feux allumés est nettement moins bien accueillie en Suisse romande qu'en Suisse alémanique ou au Tessin.

Depuis janvier 1977, l'allumage constant des feux de croisement faisait l'objet d'une **prescription obligatoire** pour les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs. Le 1^{er} janvier 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. Depuis le 1^{er} mai 2012, en Suisse, les voitures de tourisme, les camions, les véhicules de livraison et les autocars doivent être équipés obligatoirement de feux de circulation diurnes, comme au sein de l'Union européenne (UE); cette obligation vaut pour tous les véhicules ayant nouvellement fait l'objet d'une attestation de type depuis le 1^{er} octobre 2012. Le 1^{er} janvier 2014, la conduite de jour feux allumés a été ancrée dans le droit suisse sous forme d'obligation (allumage des feux de croisement ou de circulation diurnes des motocycles et des voitures automobiles, à l'exception de ceux mis en circulation pour la première fois avant 1970).

Les relevés effectués en 2014 montrent que 94% des conducteurs de voitures de tourisme **se conforment à l'obligation** introduite au début de 2014. Une année auparavant, le **taux d'enclenchement** était encore bien moindre (68%). La plus forte progression du taux d'enclenchement est observée chez les conducteurs de voitures de tourisme en Suisse romande, où elle est passée de 52% en 2013 à 90% en 2014.

La part des camions et des bus qui circulent feux allumés en Suisse romande a également augmenté de manière prononcée, passant de 58% en 2013 à 91% en 2014.

On observe désormais peu de différences entre les taux d'enclenchement des feux selon la région ou la localisation, et ceci quelle que soit la catégorie de véhicules.

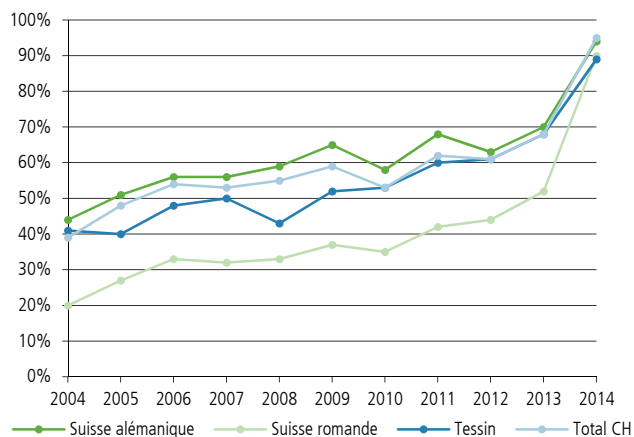
Selon l'enquête du bpa réalisé en 2013, 68% des automobilistes ont déclaré être plutôt favorables à l'**obligation de**

conduire de jour feux allumés. Les femmes et les hommes ne se distinguent pas dans leur appréciation de la mesure. Par contre, elle est accueillie différemment selon les régions linguistiques: la part des personnes plutôt en faveur de cette mesure est de 54% en **Suisse romande**, de 67% au Tessin et de 72% en Suisse alémanique.

Le niveau de formation des personnes interrogées semble également exercer une influence. Seulement 54% des personnes dont le **niveau de formation** est bas sont plutôt favorables à l'obligation de conduire de jour feux allumés. Chez les personnes dont le niveau de formation est moyen ou élevé, les parts s'élèvent à 73%, respectivement 67%. Plus les personnes conduisent fréquemment une voiture, plus elles sont nombreuses à se déclarer plutôt en faveur de la mesure.

Diverses études scientifiques ont démontré que le nombre d'accidents diminue grâce à l'utilisation des feux de jour. En effet, les différents usagers de la route (conducteurs de véhicules à moteur, cyclistes, piétons) détectent plus rapidement les véhicules éclairés, et évaluent mieux leur distance et leur vitesse.

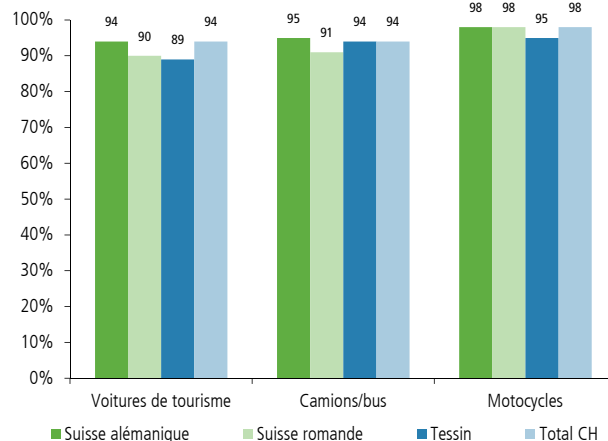
Evolution du taux de feux allumés de jour* par beau temps pour les voitures de tourisme, selon la région linguistique, 2004–2014



* Eclairage diurne obligatoire depuis 2014

Source: bpa, relevés

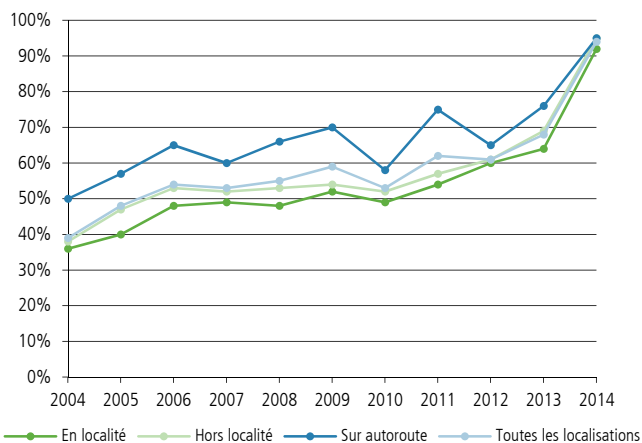
Taux de feux allumés de jour* par beau temps selon la région linguistique et la catégorie de véhicules, 2014



* Eclairage diurne obligatoire depuis 2014

Source: bpa, relevés

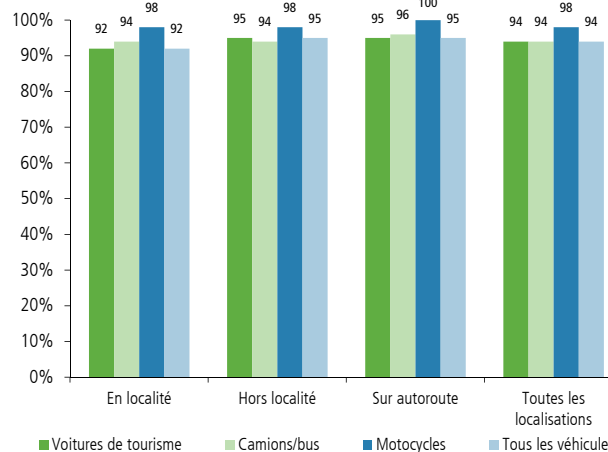
Evolution du taux de feux allumés de jour* par beau temps pour les voitures de tourisme, selon la localisation, 2004–2014



* Eclairage diurne obligatoire depuis 2014

Source: bpa, relevés

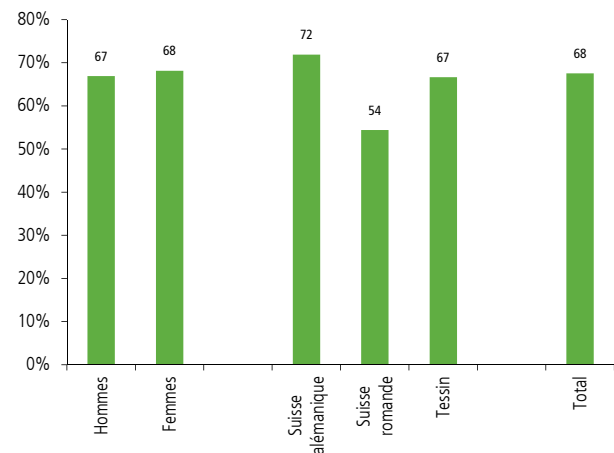
Taux de feux allumés de jour* par beau temps selon la catégorie de véhicules et la localisation, 2014



* Eclairage diurne obligatoire depuis 2014

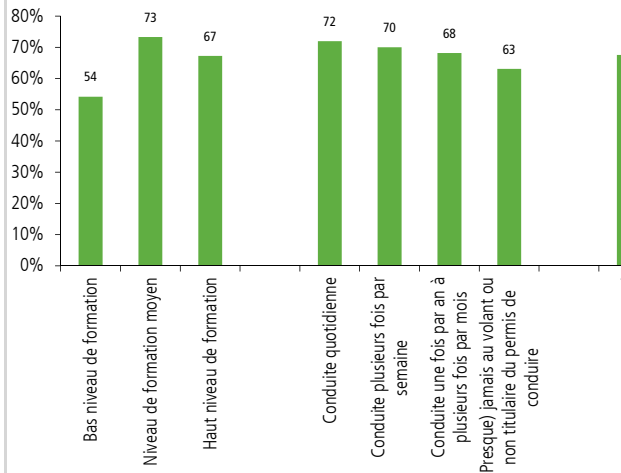
Source: bpa, relevés

Proportion de personnes plutôt favorables à l'obligation pour les voitures d'allumer les feux de jour, selon leur sexe et la région linguistique, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes qui affirment conduire toujours avec les feux allumés de jour, selon leur niveau de formation et leur fréquence de conduite, 2014



Source: bpa, sondage auprès de la population





Conclusions

La tendance baissière des chiffres des accidents de la route en Suisse s'est poursuivie en 2014. L'analyse de l'accidentalité montre toutefois que l'évolution positive n'a pas profité dans la même mesure à l'ensemble des groupes d'utilisateurs de la route. Aussi la prévention doit-elle se concentrer sur les cyclistes, les piétons et les et les motocyclistes.

Principaux résultats

En 2014, en Suisse, le nombre d'usagers de la route grièvement ou mortellement blessés a enregistré une nouvelle baisse par rapport aux années précédentes, si bien que l'évolution positive de l'accidentalité routière s'est poursuivie. Durant la décennie écoulée, le nombre de tués a reculé d'environ 20 par an et celui des blessés graves, de plus de 140. Les occupants de voitures de tourisme subissent le plus de blessures mortelles, tandis que les blessures graves touchent le plus souvent des motocyclistes. La létalité des piétons est la plus élevée. Les cyclomotoristes et les motocyclistes présentent un net surrisque d'accident par kilomètre parcouru.

Avec 243 tués et 4043 blessés graves en 2014, la Suisse fait état d'une nouvelle baisse du nombre de dommages corporels graves sur ses routes par rapport aux années précédentes. Les **occupants de voitures de tourisme** ont subi le plus de blessures mortelles, tandis que les blessures graves ont touché le plus souvent des **motocyclistes**.

Le net renforcement de la sécurité routière a le plus profité aux occupants de voitures de tourisme ces dix dernières années. Tant en chiffres absolus que comparativement au reste de l'accidentalité routière, le nombre de blessés graves et de tués a fortement diminué pour ce groupe d'usagers de la route. L'évolution est moins positive pour les motocyclistes, les piétons et les cyclistes. Pour ces derniers, le chiffre des blessés graves s'est maintenu au niveau de 2001. Quant aux utilisateurs de vélos électriques, dont le nombre continue à croître fortement, leur accidentalité a même beaucoup augmenté.

Si le nombre de blessés graves a reculé pour les moins de 45 ans durant la dernière décennie, il a progressé pour les usagers de la route de 45 ans et plus.

On observe une différence frappante entre les **sexes**: les accidents mortels touchent environ 3 fois plus d'hommes. Tandis que les accidents qui occasionnent des blessés graves ont majoritairement lieu **en localité**, ceux qui ont une issue fatale surviennent pour la plupart **hors des localités**. En Suisse, 7 accidents graves de la route sur 10 se déroulent le jour, à la fois en semaine et le week-end. Les accidents nocturnes, surtout ceux qui ont lieu en **fin de semaine**, sont particulièrement lourds de conséquences.

Les **collisions** entre usagers de la route occasionnent plus souvent des dommages corporels graves que les **pertes de maîtrise**. Mais ces dernières ont des conséquences bien plus graves: pour 10 000 dommages corporels, les usagers

de la route y sont plus de 2 fois plus nombreux à y perdre la vie que dans les collisions. Si les conducteurs entre 18 et 24 ans sont davantage concernés par les pertes de maîtrise, la proportion des 25–44 ans est très élevée pour les collisions avec d'autres usagers de la route.

Les causes prépondérantes des accidents graves de la route en Suisse restent inchangées depuis des années: refus de priorité, inattention ou distraction, et vitesse. La majeure partie des accidents est due à des **erreurs de comportement**. Parmi toutes les causes d'accident, la vitesse enlève le plus de vies. Les défauts des véhicules ou de l'infrastructure routière jouent, en revanche, un rôle mineur.

Ces dix dernières années, le **comportement** des usagers de la route en termes de sécurité s'est sensiblement amélioré. En 2014, 94% des automobilistes ont bouclé leur ceinture. Presque tous les motocyclistes, 95% des cyclomotoristes et 43% des cyclistes portaient un casque, et plus de 90% des conducteurs de véhicules motorisés roulaient avec les feux allumés de jour.

Le **niveau de connaissances** des conducteurs de voitures de tourisme sur les principales dispositions de la législation routière varie considérablement selon la thématique. Il s'est p. ex. nettement détérioré s'agissant de l'alcool au volant: si, en 2005, 92% des conducteurs de voitures de tourisme savaient que la limite d'alcoolémie est de 0,5 pour mille en Suisse, ils n'étaient plus que 69% en 2014.

Perspectives

La sécurité routière a pu être sensiblement renforcée durant les dernières décennies en Helvétie, si bien que la Suisse compte aujourd'hui parmi les pays les plus sûrs en la matière. Et pourtant: il faut continuer intensivement à chercher des possibilités d'amélioration du système «route», en mettant l'accent sur les problèmes connus, comme la forte accidentalité des usagers de la route vulnérables en localité ou encore la part croissante des motocyclistes grièvement ou mortellement blessés.

D'une manière générale, les tendances des années précédentes se sont poursuivies en 2014: outre le transfert de l'accidentalité vers les seniors, les problèmes du trafic lent et du trafic motocycliste se sont accentués. Aussi, il est légitime de se demander en particulier ce que la prévention des accidents devrait faire dans les années à venir pour ces groupes d'usagers de la route.

Le nombre d'**accidents graves de piétons** est resté largement inchangé depuis 2003 et celui des dommages corporels graves subis par les **cyclistes** a atteint assez précisément en 2014 celui qu'il présentait en 2001. Les principales stratégies/mesures visant à renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes sur les routes helvétiques sont dès lors les suivantes:

- Planification du réseau du trafic piétonnier et du trafic des deux-roues légers. Plus précisément: aux traversées, prévoir des éléments d'infrastructure routière spécifiques aux piétons et adéquats; planifier et réaliser les infrastructures routières destinées au trafic des deux-roues légers conformément aux normes VSS (surtout aux carrefours).
- Gestion des vitesses respectueuse des piétons et des cyclistes, notamment exploitation systématique du réseau routier en localité selon le régime de vitesses 50/30 km/h.
- Amélioration du comportement des véhicules motorisés en cas de collision (p. ex. optimisation de la partie frontale des voitures de tourisme en vue d'une meilleure protection des usagers antagonistes).
- Equipement des véhicules motorisés en systèmes électroniques (p. ex. système de détection des piétons et des cyclistes, ou systèmes d'assistance au freinage).
- Encouragement à l'adoption d'une conduite respectueuse des autres et axée sur l'anticipation par les conducteurs de véhicules motorisés à l'égard des piétons et des cyclistes.

Année après année depuis 2009, les **motocyclistes** sont plus nombreux que les occupants de voitures de tourisme à subir des blessures graves ou mortelles sur les routes suisses. En proportions, le problème de sécurité du trafic motocycliste se renforce donc. Les stratégies/mesures suivantes sont déterminantes en vue de le contrer:

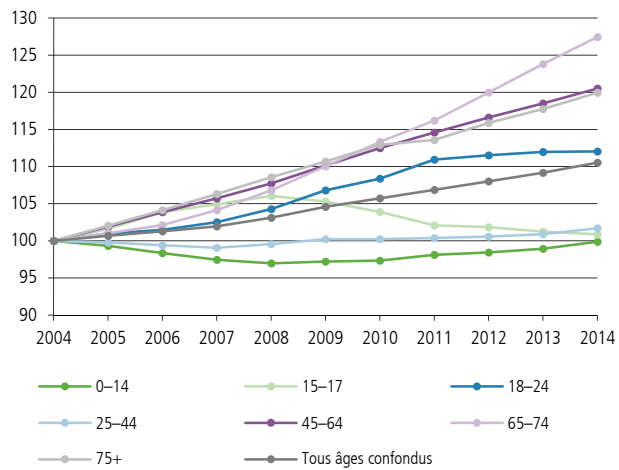
- Optimisation de la gestion des vitesses par l'intensification des contrôles de vitesse par la police (à la fois avec des postes d'interception et au moyen de systèmes automatiques fixes ou semi-fixes en dehors des localités), accompagnée d'actions de sensibilisation et d'améliorations de l'infrastructure routière.
- Encouragement des motocyclistes à opter pour un système antiblocage ou un système de freinage intégral grâce des incitations financières.
- Optimisation de l'infrastructure routière en appliquant les instruments ISSI; meilleure prise en compte des préoccupations des motocyclistes dans les normes suisses.
- Encouragement des motocyclistes à porter un bon équipement de protection (p. ex. casque avec le meilleur effet protecteur, vêtements protecteurs); adaptation des stratégies de communication aux motocyclistes et aux scootéristes.
- Mise en œuvre de la formation à la conduite des motocyclistes, actuellement en cours de révision.
- Au cours de la formation routière des conducteurs de véhicules à moteur, incitation à l'adoption d'un style de conduite respectueux des autres, axé sur l'anticipation et la sécurité, notamment à l'égard des motocyclistes.

	Situation 2014			Différence par rapport à 2013					
	Tués	Blessés graves	Total	Ch. absolus	Tués %	Blessés graves Ch. absolus	Blessés graves %	Total Ch. absolus	Total %
Total	243	4 043	4 286	-26	-9.7	-86	-2.1	-112	-2.5
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	97	959	1 056	-6	-5.8	-143	-13.0	-149	-12.4
Motocycle	53	1 199	1 252	-2	-3.6	18	1.5	16	1.3
Cyclomoteur	1	84	85	-7	-87.5	-13	-13.4	-20	-19.0
Vélo électrique	5	145	150	1	25.0	31	27.2	32	27.1
Cycle	29	890	919	12	70.6	100	12.7	112	13.9
A pied	43	627	670	-26	-37.7	-96	-13.3	-122	-15.4
Autres	15	139	154	2	15.4	17	13.9	19	14.1
Age									
0-6	3	40	43	-5	-62.5	-13	-24.5	-18	-29.5
7-14	6	149	155	2	50.0	-24	-13.9	-22	-12.4
15-17	2	177	179	0	0	-13	-6.8	-13	-6.8
18-24	38	458	496	8	26.7	-60	-11.6	-52	-9.5
25-44	48	1 158	1 206	-1	-2.0	-16	-1.4	-17	-1.4
45-64	60	1 322	1 382	-16	-21.1	46	3.6	30	2.2
65-74	27	379	406	-5	-15.6	-3	-0.8	-8	-1.9
75+	59	360	419	-9	-13.2	-3	-0.8	-12	-2.8
Sexe									
Hommes	187	2 706	2 893	-4	-2.1	-5	-0.2	-9	-0.3
Femmes	56	1 336	1 392	-22	-28.2	-82	-5.8	-104	-7.0
Région linguistique									
Suisse alémanique	166	2 542	2 708	-9	-5.1	8	0.3	-1	0
Suisse romande	69	1 263	1 332	-12	-14.8	-81	-6.0	-93	-6.5
Tessin	8	238	246	-5	-38.5	-13	-5.2	-18	-6.8
Type d'occupant									
Conducteur	169	3 083	3 252	-2	-1.2	70	2.3	68	2.1
Passager	31	333	364	2	6.9	-60	-15.3	-58	-13.7
Localisation									
En localité	93	2 560	2 653	-20	-17.7	12	0.5	-8	-0.3
Hors localité	138	1 275	1 413	5	3.8	-71	-5.3	-66	-4.5
Sur autoroute	12	208	220	-11	-47.8	-27	-11.5	-38	-14.7
Type d'accident									
Impliquant un piéton	42	622	664	-21	-33.3	-68	-9.9	-89	-11.8
Perte de maîtrise	94	1 590	1 684	-17	-15.3	45	2.9	28	1.7
Collision frontale	31	219	250	9	40.9	-26	-10.6	-17	-6.4
Dépassement ou changement de voie de circulation	19	185	204	-2	-9.5	-10	-5.1	-12	-5.6
Tamponnement	11	321	332	-2	-15.4	-48	-13.0	-50	-13.1
En quittant une route/s'engageant sur une route	31	801	832	14	82.4	11	1.4	25	3.1
En traversant une route	5	191	196	-6	-54.5	11	6.1	5	2.6
Autres	10	114	124	-1	-9.1	-1	-0.9	-2	-1.6
Conditions de lumière									
De jour	160	2 908	3 068	-15	-8.6	-26	-0.9	-41	-1.3
A l'aurore, au crépuscule	18	267	285	3	20.0	-14	-5.0	-11	-3.7
De nuit	64	868	932	-15	-19.0	-45	-4.9	-60	-6.0
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	205	3 569	3 774	-29	-12.4	-73	-2.0	-102	-2.6
Pluie, grêle, chutes de neige	32	459	491	0	0	-21	-4.4	-21	-4.1
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	171	2 920	3 091	-19	-10.0	-113	-3.7	-132	-4.1
Week-end	72	1 123	1 195	-7	-8.9	27	2.5	20	1.7
Cause potentielle									
Vitesse	65	832	897	-11	-14.5	-62	-6.9	-73	-7.5
Influence de l'alcool	29	486	515	-19	-39.6	-8	-1.6	-27	-5.0
Inattention et distraction	52	1 055	1 107	-4	-7.1	-22	-2.0	-26	-2.3
Refus de priorité	42	1 166	1 208	-5	-10.6	7	0.6	2	0.2
Utilisation inadéquate du véhicule	35	444	479	21	150.0	23	5.5	44	10.1
Influence de stupéfiants, médicaments	16	114	130	-3	-15.8	-14	-10.9	-17	-11.6

	Moyenne 2009–2013			Evolution moyenne 2004–2014 ¹					
	Tués	Blessés graves	Total	Tués		Blessés graves		Total	
				Ch. absolus	%	Ch. absolus	%	Ch. absolus	%
Total	321	4 387	4 708	-20	-3.8	-142	-2.6	-162	-2.7
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	118	1 219	1 337	-11	-4.9	-100	-4.9	-112	-4.9
Motocycle	68	1 322	1 390	-4	-3.7	-37	-2.4	-41	-2.4
Cyclomoteur	5	112	117	-1	-6.8	-12	-6.4	-13	-6.4
Vélo électrique	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cycle	34	822	856	-1	-3.1	3	0.3	1	0.1
A pied	70	702	772	-2	-2.6	-5	-0.7	-7	-0.9
Autres	22	155	178	0	-1.7	-5	-2.5	-6	-2.5
Age									
0–6	6	56	62	0	-4.8	-4	-4.1	-5	-4.1
7–14	10	211	221	0	0.3	-13	-4.0	-13	-3.9
15–17	8	233	241	-2	-8.8	-19	-5.2	-21	-5.3
18–24	42	623	665	-6	-5.5	-50	-5.0	-56	-5.0
25–44	66	1 288	1 354	-7	-5.6	-72	-3.9	-79	-4.0
45–64	88	1 294	1 383	-2	-1.8	5	0.4	3	0.2
65–74	38	356	394	-1	-2.3	8	2.4	7	1.9
75+	62	325	387	-1	-1.4	4	1.1	3	0.6
Sexe									
Hommes	239	2 913	3 152	-16	-4.2	-98	-2.7	-115	-2.8
Femmes	82	1 473	1 555	-3	-2.7	-44	-2.4	-47	-2.4
Région linguistique									
Suisse alémanique	207	2 772	2 980	-12	-3.9	-91	-2.6	-103	-2.7
Suisse romande	97	1 309	1 405	-6	-3.5	-31	-2.0	-37	-2.1
Tessin	17	306	323	-1	-4.9	-20	-4.6	-21	-4.6
Type d'occupant									
Conducteur	211	3 230	3 441	-14	-4.0	-100	-2.5	-114	-2.6
Passager	40	455	495	-3	-4.6	-38	-4.5	-41	-4.6
Localisation									
En localité	124	2 635	2 759	-6	-3.0	-58	-1.9	-64	-2.0
Hors localité	163	1 472	1 636	-12	-4.6	-67	-3.3	-80	-3.4
Sur autoroute	33	279	312	-1	-2.8	-17	-3.9	-18	-3.7
Type d'accident									
Impliquant un piéton	64	669	733	-2	-2.4	-6	-0.8	-8	-1.1
Perte de maîtrise	141	1 666	1 806	-11	-4.8	-47	-2.2	-58	-2.4
Collision frontale	34	293	327	-3	-4.4	-20	-4.9	-23	-4.8
Dépassement ou changement de voie de circulation	18	204	221	0	0.7	-7	-2.8	-7	-2.6
Tamponnement	14	398	412	0	-1.3	-21	-4.1	-21	-4.0
En quittant une route/s'engageant sur une route	27	804	831	-2	-3.4	-23	-2.1	-24	-2.2
En traversant une route	11	221	231	-1	-3.4	-16	-4.8	-17	-4.8
Autres	12	132	144	-1	-5.0	-2	-1.9	-3	-2.3
Conditions de lumière									
De jour	201	3 111	3 312	-11	-3.7	-74	-2.0	-85	-2.1
A l'aurore, au crépuscule	21	277	298	-1	-3.2	-5	-1.5	-6	-1.7
De nuit	98	998	1 096	-7	-4.2	-63	-4.1	-71	-4.2
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	281	3 864	4 144	-18	-4.0	-120	-2.5	-138	-2.6
Pluie, grêle, chutes de neige	37	507	545	-2	-2.9	-23	-3.1	-24	-3.1
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	226	3 149	3 375	-11	-3.3	-90	-2.3	-101	-2.4
Week-end	94	1 238	1 332	-9	-4.8	-53	-3.1	-61	-3.3
Cause potentielle									
Vitesse	98	981	1 080	-13	-5.9	-54	-3.9	-67	-4.2
Influence de l'alcool	55	566	621	-5	-4.4	-27	-3.6	-32	-3.7
Inattention et distraction	71	1 170	1 241	-7	-5.4	-59	-3.8	-66	-3.9
Refus de priorité	54	1 195	1 249	-4	-3.7	-40	-2.6	-44	-2.8
Utilisation inadéquate du véhicule	21	419	440	-1	-2.6	-11	-2.2	-11	-2.2
Influence de stupéfiants, médicaments	18	130	148	-1	-3.2	-5	-3.0	-6	-3.0

¹ Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

Evolution indexée de la population résidente permanente suisse selon l'âge, 2004–2014 (au 1^{er} janvier)



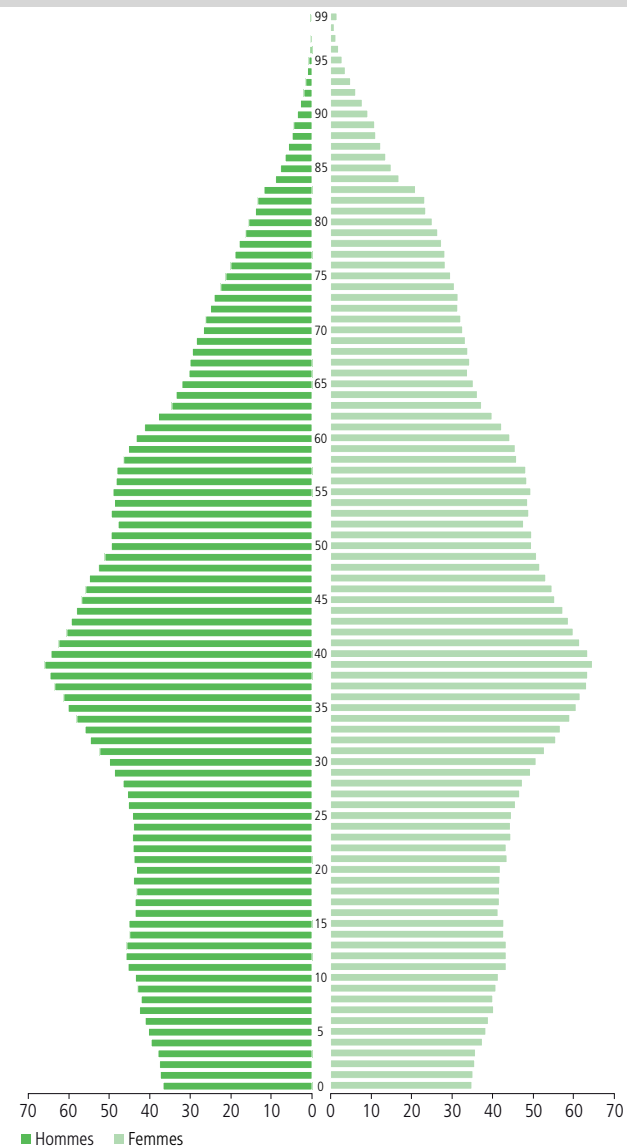
Source: OFS, ESPOP

Population résidente permanente suisse selon l'âge et le sexe, 2014 (au 1^{er} janvier)

Age	Hommes	Femmes	Total
0–14	622 722	589 555	1 212 277
15–17	133 449	126 578	260 027
18–24	346 426	333 742	680 168
25–44	1 148 472	1 130 351	2 278 823
45–64	1 144 570	1 131 019	2 275 589
65–74	366 337	402 161	768 498
75+	260 115	404 134	664 249
Total	4 022 091	4 117 540	8 139 631

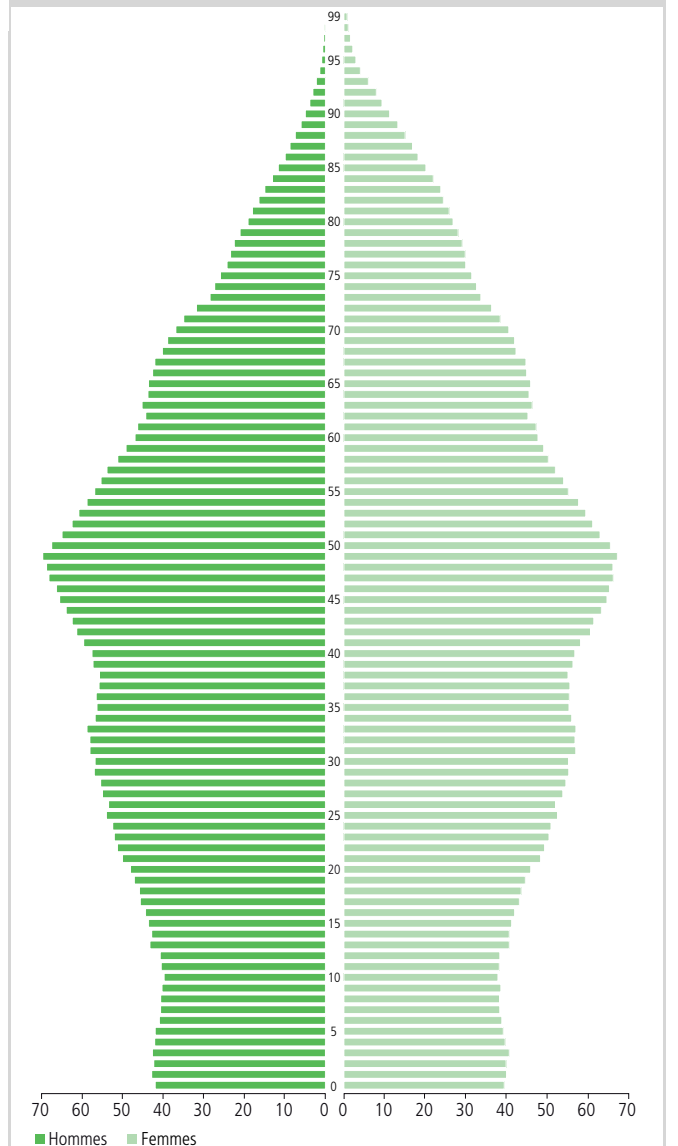
Source: OFS, ESPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2004 (au 1^{er} janvier)



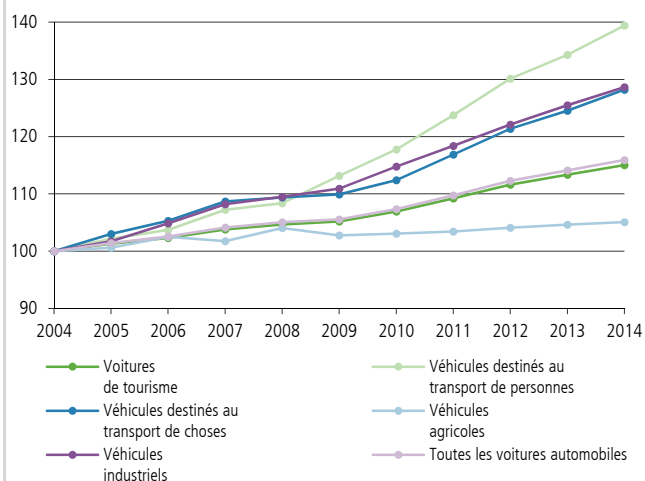
Source: OFS, ESPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2014 (au 1^{er} janvier)



Source: OFS, ESPOP

Evolution indexée du parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicule, 2004–2014



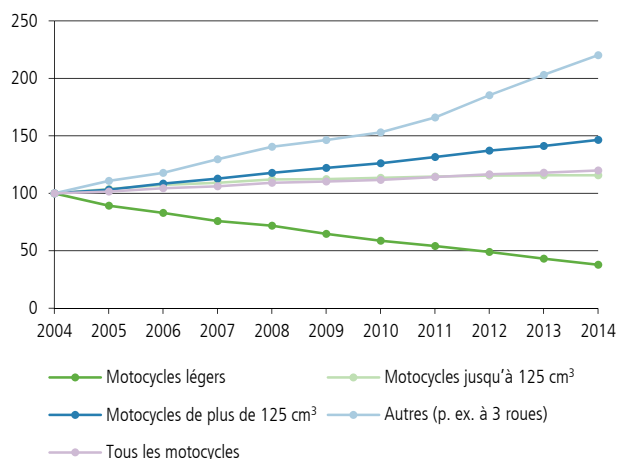
Source: OFS, MOFIS

Parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicule, 2014

Type de véhicule	Effectif
Voitures de tourisme	4 384 490
Véhicules destinés au transport de personnes	62 436
Véhicules destinés au transport de choses	382 281
Véhicules agricoles	190 095
Véhicules industriels	65 563
Total	5 084 865

Source: OFS, MOFIS

Evolution indexée du parc de motocycles selon le type de véhicule, 2004–2014



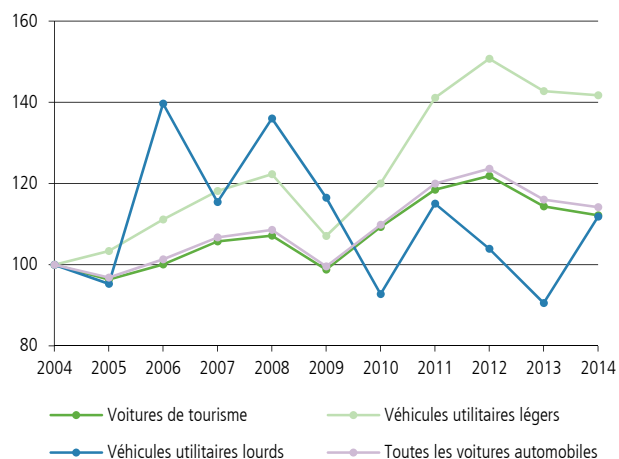
Source: OFS, MOFIS

Parc de motocycles selon le type de véhicule, 2014

Type de véhicule	Effectif
Motocycles légers	33 567
Motocycles jusqu'à 125 cm ³	254 454
Motocycles de plus de 125 cm ³	384 665
Autres (p. ex. à 3 roues)	26 533
Total	699 219

Source: OFS, MOFIS

Evolution indexée des nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2004–2014



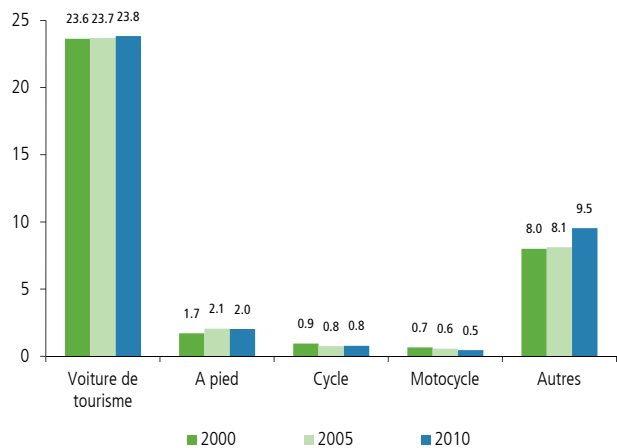
Source: auto-suisse

Nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2014

Voitures automobiles	Effectif
Voitures de tourisme	301 942
Véhicules utilitaires légers	28 641
Véhicules utilitaires lourds	4 147
Total	334 730

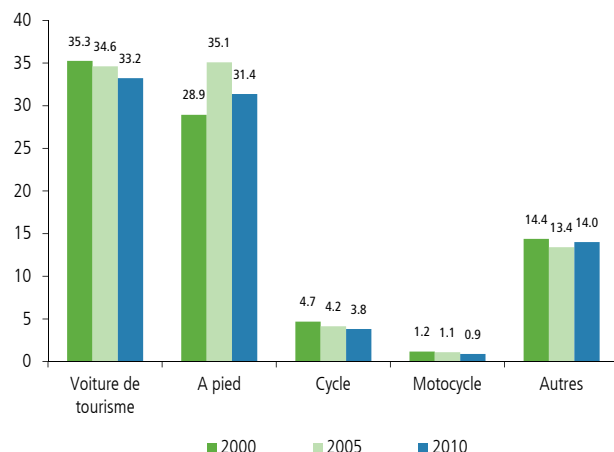
Source: auto-suisse

Distance journalière moyenne en kilomètres parcourue par personne selon le moyen de locomotion, 2000/2005/2010



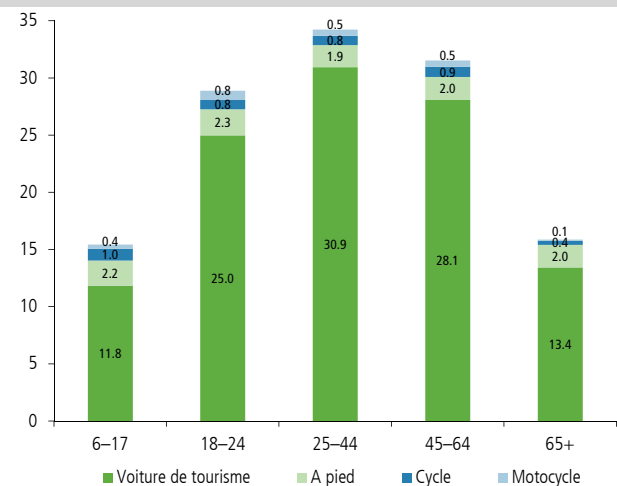
Source: ARE/OFS, MRT

Temps de déplacement moyen en minutes par personne et par jour selon le moyen de locomotion, 2000/2005/2010



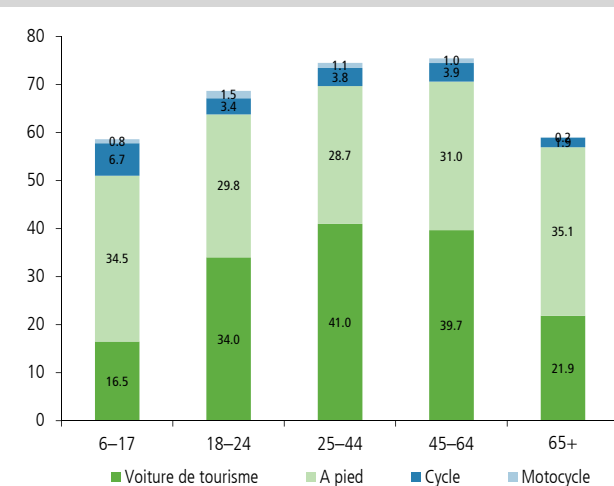
Source: ARE/OFS, MRT

Distance journalière moyenne en kilomètres parcourue par personne selon l'âge et le moyen de locomotion, 2010



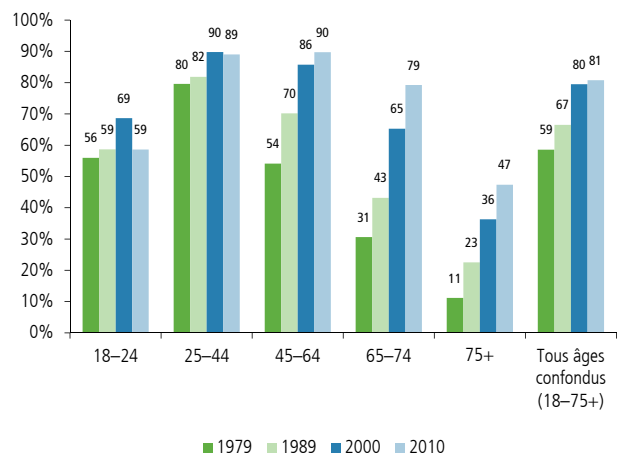
Source: ARE/OFS, MRT

Temps de déplacement moyen en minutes par personne et par jour selon l'âge et le moyen de locomotion, 2010



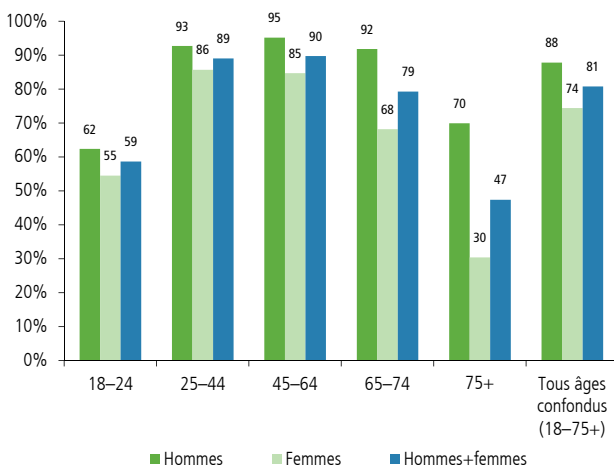
Source: ARE/OFS, MRT

Proportion de personnes titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme, selon l'âge, 1979/1989/2000/2010



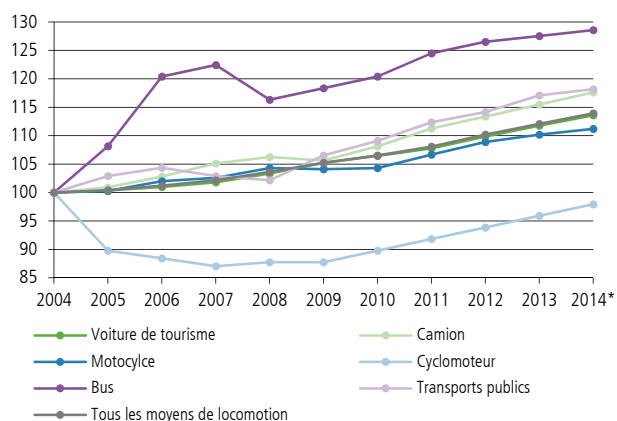
Source: ARE/OFS, MRT

Proportion de personnes titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme, selon l'âge et le sexe, 2010



Source: ARE/OFS, MRT

Evolution indexée des prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, 2004–2014



* Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

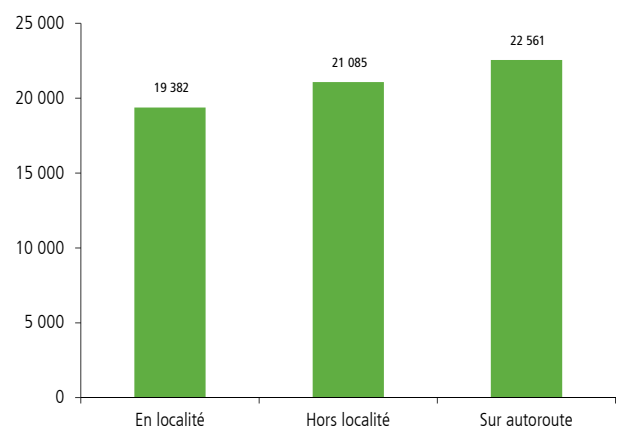
Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, en millions de km, 2005/2014

Moyen de locomotion	2005	2014*	Variation en %
Voiture de tourisme	48 040	54 369	+13
Camion	5 346	6 230	+17
Motocycle	1 654	1 834	+11
Cyclomoteur	132	144	+9
Bus	106	126	+19
Transports publics	283	325	+15
Total	55 561	63 028	+13

* Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon la localisation, en millions de km, 2014*



* Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon la localisation*, en millions de km, 2005/2014

Localisation	2005	2014	Variation en %
En localité	17 109	19 382	+13
Hors localité	18 596	21 085	+13
Sur autoroute	19 857	22 561	+14
Total	55 561	63 028	+13

* Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, en millions de km, 1970–2014

Année	Voiture de tourisme	Camion	Motocycle	Cyclomoteur
1970	23 387	2 991	707	1 825
1975	27 744	3 151	548	2 303
1980	32 071	3 768	684	2 350
1985	36 468	4 297	959	1 725
1990	42 649	4 592	1 163	862
1995	41 324	4 853	1 209	354
2000	45 613	5 230	1 463	237
2005	48 040	5 346	1 654	132
2010	50 949	5 727	1 720	132
2011	51 575	5 893	1 759	135
2012	52 582	6 005	1 796	138
2013	53 493	6 117	1 817	141
2014*	54 369	6 230	1 834	144

* Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon la localisation*, en millions de km, 1970–2014

Année	En localité	Hors localité	Sur autoroute	Total
1970	10 853	15 501	2 743	29 097
1975	12 935	15 366	5 644	33 945
1980	14 996	15 303	8 817	39 116
1985	15 886	15 678	12 177	43 741
1990	16 675	17 372	15 558	49 604
1995	15 750	16 733	15 616	48 098
2000	16 919	18 221	17 757	52 898
2005	17 109	18 596	19 857	55 561
2010	18 138	19 724	21 084	58 946
2011	18 389	20 005	21 399	59 793
2012	18 748	20 395	21 815	60 958
2013	19 073	20 748	22 194	62 015
2014	19 382	21 085	22 561	63 028

* Estimation du bpa

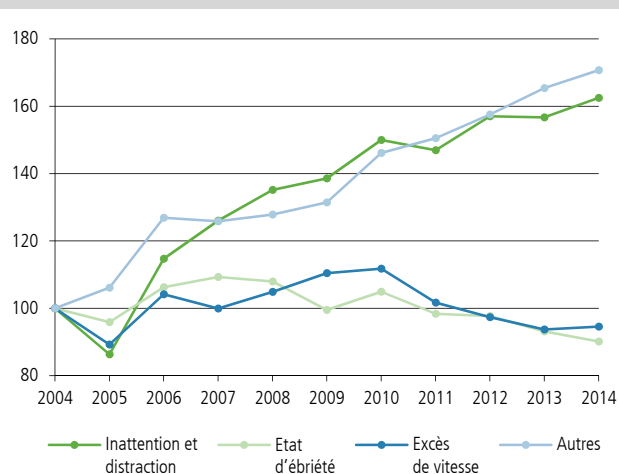
Source: OFS/bpa

Alcootests et radars dont dispose la police, selon le type d'appareil de mesure, 2010–2014

Appareils de mesure à des fins de...	2010	2011	2012	2013	2014
... contrôle de la vitesse					
Radars fixes non automatiques (radars sur trépied, pistolets laser)	168	182	190	198	185
Radars mobiles embarqués	199	192	172	168	185
Radars fixes automatiques (cabines radars)	341	360	381	403	393
seulement pour contrôle de la vitesse	192	209	217	215	200
pour contrôle de la vitesse et aux feux rouges	148	150	163	187	192
pour contrôle de la vitesse sur un tronçon	1	1	1	1	1
Total	708	734	743	769	763
... contrôle de l'alcoolémie					
Ethylotests mobiles	1 650	1 679	1 751	1 818	1 801
Ethylotests fixes	6	5	5	5	2
Total	1 656	1 684	1 756	1 823	1 803

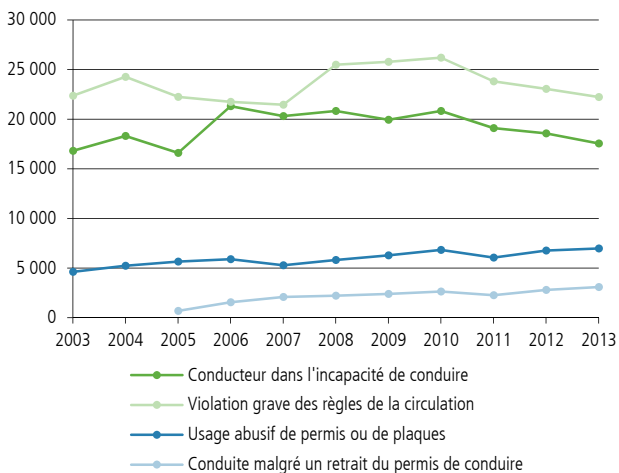
Source: OFS, SCP

Evolution indexée des motifs de retrait du permis de conduire, 2004–2014



Source: OFROU, ADMAS

Evolution des condamnations pour les principaux délits relevant de la loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 2003–2013



Source: OFS, SUS

Véhicules contrôlés au moyen de radars fixes et proportion d'excès de vitesse selon la localisation, 2010–2014

Type de radar fixe	2010	2011	2012	2013	2014
Véhicules contrôlés en milliers					
Non automatique	16 098	17 080	17 332	19 275	17 825
Automatique	736 017	746 678	826 890	890 126	924 537
Proportion d'excès de vitesse					
En localité					
Non automatique	8.3%	7.9%	7.9%	7.7%	7.7%
Automatique	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
Hors localité					
Non automatique	5.8%	5.2%	5.9%	6.7%	6.1%
Automatique	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.4%
Sur autoroute					
Non automatique	5.3%	4.8%	4.6%	4.7%	5.0%
Automatique	0.4%	0.4%	0.5%	0.4%	0.5%
Toutes les localisations					
Non automatique	7.0%	6.4%	6.5%	6.6%	6.5%
Automatique	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%

Source: OFS, SCP

Motifs de retrait du permis de conduire et nombre de retraits, 2014

Motif du retrait	Effectif
Inattention et distraction	10 589
Etat d'ébriété (≥ 0,8‰)	15 781
Excès de vitesse	29 971
Autres	47 052
Total	103 393
Retraits de permis de conduire	77 759

Source: OFROU, ADMAS

Condamnations pour des délits relevant de la loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 2013

Type de délit	Effectif
Conducteur dans l'incapacité de conduire	17 573
dont conduite en état d'ébriété	14 026
dont «pour d'autres raisons»	4 248
dont opposition/dérobade à la constatation	2 176
Violation grave des règles de la circulation	22 248
Usage abusif de permis ou de plaques	6 981
Conduite malgré un retrait du permis de conduire	3 094
Circuler sans permis de circulation	1 801
Vol d'usage	1 348
Fuite après un accident avec blessés	212
Etat défectueux du véhicule	141
Total (réponses multiples prises en compte)	54 739

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 avec un dispositif de retenue pour enfants jusqu'au 7^e anniversaire, puis avec un dispositif de retenue pour enfants ou les ceintures de sécurité du véhicule jusqu'au 12^e anniversaire
- 2006: Port obligatoire dans tous les véhicules à moteur équipés de ceintures
- 2010: Obligation de siège auto étendue aux enfants de moins de 12 ans d'une taille inférieure à 150 cm

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
- 2012: Port obligatoire pour certaines catégories de vélos électriques (1.7.2012)

3. Equipement des voitures automobiles, des motocycles, des cyclomoteurs et des cycles

- 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

- Avant 1959: Pas de limitation
- 1959: Limitation définitive à 60 km/h
- 1984: Limitation définitive à 50 km/h
- 1984: Instructions concernant les rues résidentielles
- 1989: Instructions concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones (zones 30, entre autres)
- 2002: Nouvelle ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (20 km/h)

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
- 2010: Alcool interdit pour les conducteurs du transport transfrontalier de voyageurs sous le régime de la concession ou de l'autorisation
- 2013: En présence de certains faits tels que la conduite sous l'emprise de stupéfiants, une enquête sur l'aptitude à la conduite est obligatoirement ordonnée.
- 2014: Interdiction, pour certains groupes de conducteurs, de conduire sous l'influence de l'alcool (1.1.2014)
Evaluation obligatoire de l'aptitude à la conduite en cas de conduite avec une alcoolémie de 1,6 pour mille ou plus (1.7.2014)

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)
- 2009: Nouvelle ordonnance réglant l'admission des chauffeurs: certificat de capacité pour le transport de personnes et/ou de marchandises, et formation continue régulière
- 2013: Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ne peuvent plus assurer le rôle d'accompagnant lors de courses d'apprentissage.

7. Divers

- 1977: Prescription obligatoire feux allumés de jour pour les véhicules à deux roues placées l'une derrière l'autre
- 1994: Priorité des piétons aux passages pour piétons sans obligation de signaler leur intention de traverser par un signe de la main
- 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)
- 2010: Entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance sur le registre des accidents de la route
- 2012: Nouvelle réglementation sur les catégories de vélos électriques (1.5.2012)
Durcissement pénal pour les cas de conduite sans permis (1.1.2012)
- 2013: Renforcement des sanctions en cas de délit de chauffard
Désormais, l'âge minimal requis pour conduire un cycle sur les routes principales est de six ans.
En cas d'infraction grave aux règles de la circulation routière, par exemple un excès de vitesse important, le véhicule à moteur peut être confisqué et réalisé, pour autant que cette mesure paraisse nécessaire au vu d'un pronostic défavorable.
Les avertissements payants ou publics relatifs aux contrôles de police sont interdits.
- 2014: Obligation de conduire avec les feux allumés de jour
Durcissement de la procédure d'amendes d'ordre (engagement de la responsabilité du détenteur du véhicule)

Remarque:

Une liste plus détaillée des principales prescriptions légales relatives à la sécurité routière en Suisse est disponible sur: www.bfu.ch/fr/commander/tout/?k=sinus (Annexe Législation)

Méthodologie

Un nouveau procès-verbal d'accident a été introduit en Suisse en 2011. Il élimine les points faibles de celui utilisé entre 1992 et 2010, et permet de mieux représenter la situation actuelle en matière d'accidents de la route. Ce changement dans la collecte des données risque toutefois de se traduire par des modifications structurelles qui rendent difficiles les comparaisons temporelles et leur interprétation. Ces modifications liées à la méthodologie sont mentionnées dans les différentes analyses de SINUS.

L'analyse des accidents dépend de données d'une grande qualité. Les accidents de la route sont recensés à l'aide d'un procès-verbal standardisé, qui a été utilisé sans modification entre 1992 et 2009. Ce procès-verbal officiel fournissait un minimum d'informations requises, que les cantons mettaient à la disposition de l'Office fédéral de la statistique (OFS) en vue d'une statistique nationale.

Durant ces 18 années, la circulation routière et son cadre ont subi plusieurs mutations (p. ex. adoption ou adaptation de dispositions légales, révision des catégories de permis de conduire). Des modifications ont également été apportées aux véhicules: apparition des engins assimilés à des véhicules et expansion rapide des vélos électriques ces dernières années, notamment. L'ancien procès-verbal n'était plus en mesure de rendre compte de ces changements. De plus, les analyses avaient mis en évidence ses lacunes et certaines questions demeuraient dès lors sans réponse. Un **nouveau procès-verbal d'accident** a donc été élaboré et testé dès 2010 par certains cantons. Il a été introduit **à l'échelle nationale en 2011**. Dans le même temps, la responsabilité des données accidentologiques a été transférée de l'OFS à l'Office fédéral des routes (OFROU).

Bien que l'adaptation du procès-verbal à la réalité changeante sur les routes suisses et les informations supplémentaires sur les accidents ainsi obtenues soient les bienvenues, tout changement dans la collecte de données présente un inconvénient: le recensement différent ou la redéfinition des caractéristiques ne permettent qu'une comparaison fiable limitée avec les années précédentes. En clair, le recensement des accidents s'accompagne d'une **modification structurelle** pour 2010 et 2011, et les séries temporelles peuvent présenter des **changements** qui sont **purement méthodiques** et qui ne découlent pas d'une évolution réelle.

Cette adaptation n'est pas anodine pour le rapport SINUS, car la majeure partie des analyses tient compte des évolutions des dix années précédentes ou intègre des moyennes calculées sur une décennie.

La désignation d'un **responsable principal de l'accident** constitue une autre innovation majeure. L'ancien procès-verbal d'accident permettait d'indiquer jusqu'à trois causes par conducteur ou piéton. Désormais, la police détermine en plus une cause principale sur le lieu de l'accident et, partant, un responsable principal.

Les évolutions qui résultent vraisemblablement de la seule utilisation du nouveau procès-verbal d'accident sont mentionnées dans les chapitres correspondants.

Le nouveau procès-verbal d'accident est présenté dans son intégralité dans les pages suivantes. Les formulaires sont également disponibles au format PDF sur le site Web de l'OFROU (www.donneesaccidents.ch).

Indications concernant le conducteur ou le piéton

Personne No 01	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Système de protection <input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu <input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché	Identité Nom _____ Prénom _____ Profession _____ Rue _____ Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Domicile _____ Pays de résidence _____ <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Nationalité _____ <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	
Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 972 grièvement blessé <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu			
Blessures: _____			

Indications cantonales supplémentaires

Indications concernant le passager

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/>	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Système de protection <input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu <input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché <input type="checkbox"/> 991 siège d'enfant	Identité Nom _____ Prénom _____ Profession _____ Rue _____ Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Domicile _____ Pays de résidence _____ Nationalité _____
Genre d'utilisateur <input type="checkbox"/> 951 passager avant <input type="checkbox"/> 952 passager arrière <input type="checkbox"/> 953 passager inconnu <input type="checkbox"/> 955 détenteur du véhicule	Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	
Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 972 grièvement blessé <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu		

Blessures: _____

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/>	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Système de protection <input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu <input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché <input type="checkbox"/> 991 siège d'enfant	Identité Nom _____ Prénom _____ Profession _____ Rue _____ Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Domicile _____ Pays de résidence _____ Nationalité _____
Genre d'utilisateur <input type="checkbox"/> 951 passager avant <input type="checkbox"/> 952 passager arrière <input type="checkbox"/> 953 passager inconnu <input type="checkbox"/> 955 détenteur du véhicule	Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	
Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 972 grièvement blessé <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu		

Blessures: _____

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/>	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Système de protection <input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu <input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché <input type="checkbox"/> 991 siège d'enfant	Identité Nom _____ Prénom _____ Profession _____ Rue _____ Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Domicile _____ Pays de résidence _____ Nationalité _____
Genre d'utilisateur <input type="checkbox"/> 951 passager avant <input type="checkbox"/> 952 passager arrière <input type="checkbox"/> 953 passager inconnu <input type="checkbox"/> 955 détenteur du véhicule	Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	
Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 972 grièvement blessé <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu		

Blessures: _____

Glossaire

Définitions

légèrement blessé

Sont réputées blessures légères les atteintes mineures telles que les éraflures superficielles de la peau, sans perte de sang notable, ou de légères gênes dans les mouvements, qui n'empêchent toutefois pas la personne de quitter l'emplacement de l'accident par ses propres moyens. Un traitement ambulatoire en hôpital ou par le médecin peut être éventuellement nécessaire.

grièvement blessé

Sont considérées comme blessures graves les atteintes importantes et visibles qui empêchent d'accomplir les activités domestiques normales pendant au moins 24 heures (p. ex. inconscience, ou fracture osseuse, ou séjour hospitalier de plus d'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

cause d'accident

Le procès-verbal d'accident suisse utilisé par la police permet d'indiquer jusqu'à trois causes d'accident pour tout conducteur ou piéton impliqué dans un accident.

dommages corporels graves

Blessés graves et tués

léthalité

Indicateur de la dangerosité des accidents (nombre de tués pour 10 000 dommages corporels)

responsable principal

Défini par la police sur le lieu de l'accident en même temps que la cause principale

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 du développement territorial, www.are.admin.ch

auto-suisse

Association des importateurs suisses d'automobiles, www.auto-suisse.ch

bpa

bpa – Bureau de prévention des accidents, www.bpa.ch

FSR

Fonds de sécurité routière, www.fvsfrfss.ch

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques, www.ocde.org

OFROU

Office fédéral des routes, www.astra.admin.ch

OFS

Office fédéral de la statistique, www.bfs.admin.ch

Sources des données

ARE/OFS

Microrecensement transports (MRT)

Enquête téléphonique effectuée tous les cinq ans auprès d'un échantillon représentatif d'actuellement 60 000 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

Calcul actualisé

Calcul répété annuellement sur la base de données actualisées. Il se fonde sur le rapport 71 du bpa de Niemann S, Lieb C, Sommer H. *Nichtberufsunfälle in der Schweiz: Aktualisierte Hochrechnung und Kostenberechnung*. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2015.

Sondage auprès de la population

Enquête téléphonique représentative effectuée annuellement auprès de quelque 1000 Suissesses et Suisses

Relevés sur le comportement relatif aux mesures de protection individuelle

Relevés annuels effectués sur les routes suisses auprès d'un échantillon représentatif, relatifs au port du casque, de la ceinture de sécurité et au taux de feux allumés de 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 (2013: 34 pays)

OFROU

Accidents de la circulation routière

Recensement complet de tous les accidents de la route enregistrés par la police

Mesures administratives (ADMAS)

Recensement complet des retraits de permis de conduire et des avertissements pour délinquance routière

OFS

Statistique de la population et des ménages (STATPOP)
Relevé pour l'ensemble de la Suisse sur la base des registres officiels de personnes tenus par les communes, les cantons et la Confédération

Statistique des causes de décès (eCOD)

Relevé exhaustif des personnes décédées (des suites d'un accident) parmi la population résidante permanente suisse

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)

Statistique des contrôles policiers (SCP)

Relevé annuel des contrôles effectués par la police dans la circulation routière

Statistique des véhicules routiers (MOFIS)

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 **28, 42, 44, 46, 60, 62, 66, 68, 70**
accidents de la route en général **12**
âge **20, 90**
alcool **28, 30, 40, 68, 74, 94**
alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie **94**
alcoolémie: limite d'alcoolémie **74**
autoroute **24, 58, 80, 82, 93**
- C**
casque cycliste **78**
cause d'accident **30, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 62, 64, 66, 68, 70**
ceinture de sécurité **80**
charge sociale **8**
chemin de l'école **48**
collision **28, 36, 38, 40, 42, 54, 62**
contrôle de l'alcoolémie *voir alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie*
contrôle de la vitesse *voir vitesse: contrôle de la vitesse*
coûts **8**
cycle **16, 38, 48, 54, 78**
cyclomoteur **16, 78**
- D**
démographie **90**
distraction **30, 64**
- E**
éclairage diurne des véhicules *voir feux allumés de jour*
emplacement de l'accident **40, 54, 56**
enfants **20, 36, 38, 48, 66**
évolution **14**
exposition **14, 16, 92**
- F**
faute et influence *voir cause d'accident*
feux allumés de jour **82**
- H**
heure *voir jour et heure des accidents*
hors localité *voir localité: hors localité*
- I**
inattention **30, 62, 64**
international **32, 80**
italophone: Suisse italophone *voir Tessin*
- J**
jeunes adultes **20, 44, 50, 56, 64, 68**
jour et heure des accidents **26**
- K**
kilomètre *voir prestations kilométriques*
- L**
législation **95**
localisation (en/hors localité, sur autoroute) **24, 54, 56, 58, 80, 82, 93**
localité: en localité **24, 36, 54, 66, 80, 82, 93**
localité: hors localité **24, 56, 80, 82, 93**
lumière: conditions de lumière **26**
- M**
méthodologie **97**
mois **26**
motocycle **16, 22, 42, 56, 64, 70, 78**
moyen de locomotion **16, 36, 38, 40, 42, 44, 46**
- N**
nouveaux conducteurs *voir jeunes adultes*
nuit **24, 26, 50, 68**
- P**
parc de véhicules **91**
personnes âgées *voir seniors*
perte de maîtrise **28, 42, 44, 46, 56, 58, 60, 68, 70**
piétons **16, 20, 36, 48, 52, 54, 62, 66, 82, 94**
port: taux de port **78, 80**
prestations kilométriques **14, 93**
prévention **8**
priorité *voir refus de priorité*

R

refus de priorité 30, 52, 54, 62, **66**
 région linguistique **22**, 70, 74, 76, 78, 80, 82

S

semaine: en semaine (du lundi au vendredi) 24, **26**, 64,
 66, 68, 70
 seniors 20, 36, 38, 40, 44, **52**, 66
 sexe **18**, 70, 90
 sociodémographie *voir démographie*
 Suisse alémanique **22**, 74, 76, 78, 80, 82
 Suisse romande **22**, 70, 74, 76, 78, 80, 82
 surveillance du trafic **94**

T

tamponnement 58
 taux de port *voir port: taux de port*
 Tessin **22**, 70, 74, 76, 78, 80, 82
 trajet scolaire *voir chemin de l'école*
 types d'accident *voir accident: types d'accident*

V

véhicule automobile lourd **46**
 vélo *voir cycle*
 vélo électrique 16, **40**, 78
 vitesse 28, 30, 50, 56,
 60, **70**, **76**, 94
 vitesse: contrôle de la vitesse 94
 voiture de tourisme 16, 20, **44**, 50, 52, 66, 68, 70

W

week-end 24, **26**, 64, 66, 68, 70

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.

Sur mandat de: Fonds de sécurité routière (FSR)



© bpa 2015, reproduction souhaitée avec mention de la source; imprimé sur papier FSC

