



Baromètre de la sécurité routière

Niveau de sécurité sur les routes suisses en 2022



Bureau de prévention
des accidents

Case postale, 3001 Berne
info@bpa.ch bpa.ch

L'amélioration de la sécurité routière ne profite pas à tous



Chère lectrice, cher lecteur,

Pour pouvoir résoudre un problème, il faut cerner celui-ci le mieux possible. Le BPA et de nombreux autres acteurs travaillent sur le problème consistant en ceci que, chaque semaine, 79 personnes se blessent grièvement ou même mortellement sur les routes suisses. Ces graves accidents de la circulation, qui touchent donc plus de 4000 personnes par année, ont de lourdes conséquences tant pour ces dernières que pour leurs proches et leur environnement professionnel.

Au cours des dernières décennies, la sécurité routière s'est nettement renforcée en Suisse: le nombre de personnes tuées ou grièvement blessées a fortement diminué. Nombre de progrès ont également été enregistrés ces derniers temps. La statistique des accidents montre cependant que l'amélioration de la sécurité routière ne profite plus à tous. Les chiffres relatifs à 2021 figurant dans les pages suivantes en sont la preuve flagrante.

L'année dernière, le nombre total de blessés graves a augmenté. Parmi ces derniers, on compte de nombreux adolescents ayant eu un accident de moto. On a enregistré une hausse du nombre de blessés graves parmi les piétons. Par ailleurs, le nombre d'accidents graves de vélo électrique a encore une fois augmenté.

La présente publication du BPA donne une vue d'ensemble de l'évolution récente de l'accidentalité. Elle montre pour quels groupes d'usagers la sécurité routière continue à progresser et pour lesquels elle diminue. Le message est clair: les décideurs, les propriétaires de routes et les acteurs de la prévention ont encore du pain sur la planche avant que la sécurité des routes suisses ne se renforce pour tous.

Les personnes qui liront les pages suivantes en apprendront davantage sur le problème et se rapprocheront donc de l'identification de la solution.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'A. Siegrist'.

Stefan Siegrist
Directeur du BPA

Pleins feux sur la sécurité routière

Les routes suisses ne deviennent pas spontanément de plus en plus sûres. Le mouvement peut s'inverser, comme le montre l'évolution du nombre de blessés graves, qui a grimpé à 3933 en 2021. En outre, 200 personnes ont perdu la vie. Chaque semaine, 79 personnes sont donc grièvement blessées, parfois jusqu'à devenir invalides, ou tuées dans des accidents de la route.

Hausse du nombre de blessés graves

Entre 2020 et 2021, le nombre de blessés graves a augmenté, par exemple chez les piétons, en particulier ceux de 75 ans et plus, et chez les utilisateurs de vélos électriques lents et de trottinettes électriques. Il a aussi crû chez les motocyclistes âgés de 15 à 17 ans, ce qui est lié à une décision politique: depuis 2021, les motos et scooters atteignant une vitesse maximale de 45 km/h peuvent être conduits dès l'âge de 15 ans et les motos de 125 cm³ dès l'âge de 16 ans.

Les accidents mortels touchent toujours principalement des automobilistes et des motocyclistes, mais frappent aussi de nombreux piétons. Le nombre de tués dans ces trois groupes évolue pourtant favorablement: durant la dernière décennie, il a baissé d'environ 5 % par année. Le bilan est moins réjouissant ou même négatif pour les accidents de vélo classique ou électrique: le nombre d'accidents graves a stagné chez les cyclistes non motorisés et explosé chez les cyclistes motorisés. Ce qui est sûr, c'est que la sécurité des cyclistes et celle des piétons sont des problèmes permanents et que, comparés aux autres classes d'âge, les seniors sont particulièrement menacés sur la route.

Outre l'inattention et la distraction, qui forment la principale cause d'accidents graves de la route, la conduite à une vitesse inadaptée est un facteur de risque central. Lors des cinq dernières années, les accidents dus à la vitesse ont fait en moyenne 700 blessés graves et 60 tués. La proportion d'accidents dus à l'inattention / la distraction ou à la vitesse a augmenté à court terme.

La majorité des usagers de la route se protègent

Bien des mesures de sécurité sont entrées dans les habitudes. 97 % des personnes mettent leur ceinture à l'avant d'une voiture et 93 % portent un casque sur un vélo électrique rapide. Les motocyclistes sont encore plus exemplaires: presque tous portent un casque. Des progrès restent cependant possibles: en voiture seuls 90 % des passagers arrière attachent leur ceinture, et les utilisateurs de vélos classiques ou de vélos électriques lents n'ont pas encore tous le réflexe de porter un casque.

Seniors et conduite automobile

Beaucoup de seniors sont attachés à la conduite automobile, car elle leur permet d'être actifs et mobiles. Ils subissent cependant de très nombreux accidents au volant. Comme les personnes de cette tranche d'âge sont très vulnérables, ceux-ci ont des conséquences particulièrement graves: le risque de décès est extrêmement élevé.

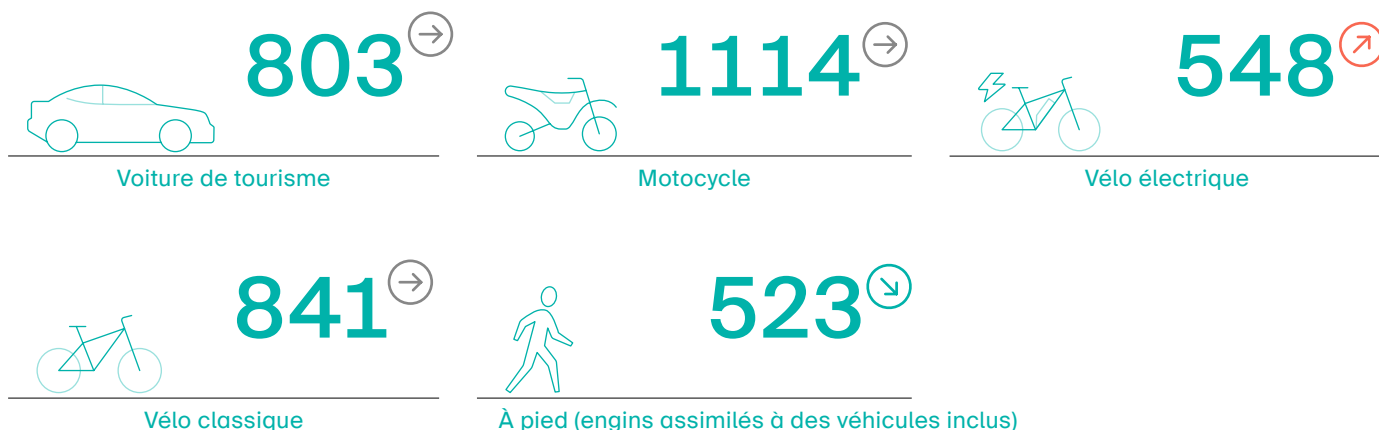
Le nombre d'accidents touchant les seniors va augmenter. En 2050, un quart de la population suisse aura plus de 65 ans. Par ailleurs, la proportion d'hommes âgés et surtout de femmes âgées titulaires d'un permis de conduire est en hausse. Beaucoup souhaitent rester actifs et mobiles jusqu'à un âge avancé. L'augmentation de la proportion d'automobilistes âgés représente un défi pour la sécurité routière, et ce à plusieurs égards. Les situations de trafic complexes qui doivent être rapidement maîtrisées sont particulièrement problématiques. Face à de telles situations, qui se multiplient dans un trafic de plus en plus dense, les personnes âgées atteignent plus rapidement leurs limites.

La prévention repose sur des mesures prises au niveau des infrastructures, de la législation et de son application, ainsi que de l'information et de la formation des seniors. À ces mesures classiques viennent s'ajouter les nouvelles possibilités d'action offertes par les innovations dans le domaine de la technologie automobile, qui contribuent à alléger la tâche du conducteur. Les systèmes d'assistance à la conduite permettent de réduire les risques liés aux erreurs humaines typiques. Face à la multitude des aides techniques, on peut cependant être effrayé et se sentir dépassé. Les personnes âgées, en particulier, jugent les nouvelles technologies complexes à utiliser et ne se sentent pas à la hauteur de cette nouvelle tâche.

Accidentalité

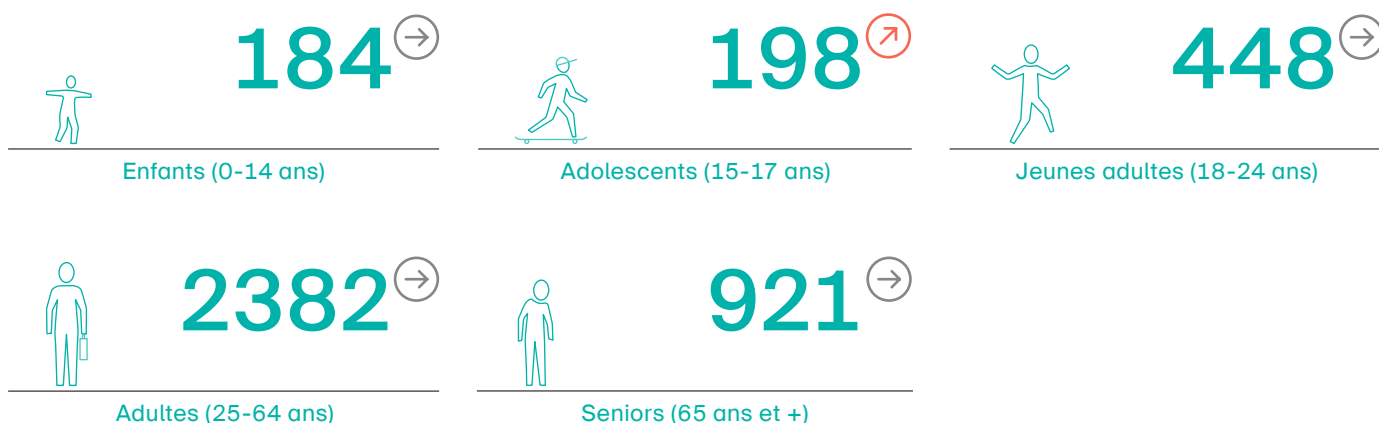
Quelle a été l'accidentalité sur les routes suisses en 2021? Le BPA a analysé les accidents enregistrés par la police et leur évolution par rapport à l'année précédente, en se concentrant sur les accidents ayant causé des blessures graves ou mortelles.

Moyen de locomotion



Les accidents de moto forment encore et toujours la majorité des graves accidents de la route. Le nombre d'accidents graves de vélo électrique a continué à augmenter. En revanche, les piétons ont subi moins d'accidents que l'année précédente.

Âge



Entre 2020 et 2021, le nombre d'accidents frappant les adolescents de 15 à 17 ans a nettement augmenté. Dans les autres groupes d'âge, il n'y a guère eu de modifications à court terme. À moyen terme, le nombre d'accidents à l'origine de blessures graves ou mortelles a diminué chez les 0-24 ans.

Région linguistique



Suisse alémanique



Suisse romande



Tessin

En 2021, le nombre d'accidents graves a augmenté en Suisse romande, mais est resté stable dans le reste du pays. Il reste cependant proportionnellement plus élevé au Tessin que dans les deux autres régions linguistiques.

Lieu



En localité



Hors localité



Sur autoroute

Les accidents faisant des blessés graves ont lieu le plus souvent en localité et les accidents mortels, hors localité. Hors localité, le risque d'accident mortel est trois fois plus élevé qu'en localité et deux fois plus élevé que sur autoroute.

Type d'accident



Collision



Perte de maîtrise

Les pertes de maîtrise sont à peu près aussi fréquentes que les collisions, mais ont des conséquences bien plus graves. Sur 10 000 blessés, le nombre de tués est environ deux fois plus élevé pour les pertes de maîtrise que pour les collisions.

Cause



Inattention et distraction



Refus de priorité



Vitesse



Alcool



Stupéfiants ou médicaments

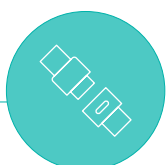
Les principales causes des accidents graves restent l'inattention / la distraction, les refus de priorité, la vitesse et l'alcool. Les accidents mortels sont majoritairement dus à une vitesse inadaptée.

Indicateurs de sécurité routière

Les usagers de la route ont un rôle à jouer dans la prévention des accidents. Le niveau de sécurité routière dépend largement de leur comportement. Le BPA récolte des données relatives à différents indicateurs et mène des enquêtes représentatives.

Comportements observés

Taux de port de la ceinture de sécurité



97% 



Conducteurs de voitures de tourisme

90% 



Passagers arrière de voitures de tourisme

Le taux de port de la ceinture sur les sièges avant est élevé depuis de nombreuses années: 97 % des personnes mettent leur ceinture sur le siège du conducteur ou du passager avant. À l'arrière, 90 % s'attachent: des progrès sont ici possibles.

Taux de port du casque



100% 



Motocyclistes

93% 



Vélos électriques rapides

70% 



Vélos électriques lents

57% 



Utilisateurs de vélos classiques

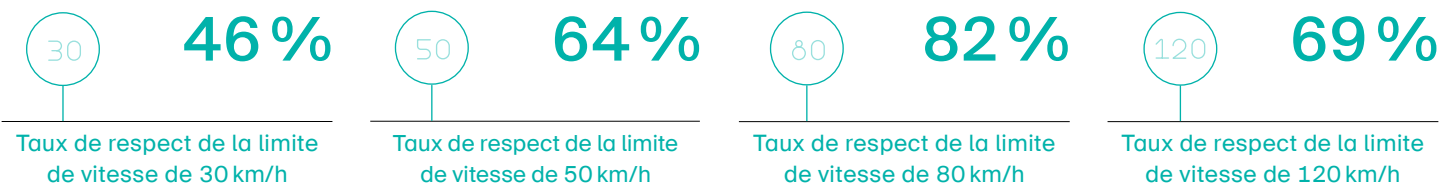
Le port du casque est aujourd'hui la norme chez les motocyclistes et les utilisateurs de vélos électriques rapides. Il en va autrement pour les utilisateurs de vélos électriques lents ou de vélos classiques, pour qui le port du casque n'est pas obligatoire. Des progrès sont possibles au niveau du taux de port volontaire du casque parmi ces usagers.

Distraction



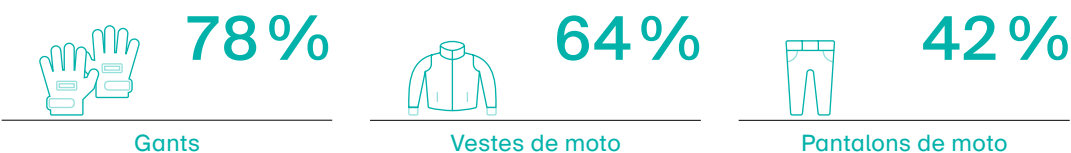
La distraction concerne environ un automobiliste sur trois, un cycliste non motorisé sur cinq et même un piéton traversant une route sur deux. Les interactions avec d'autres personnes, par exemple les conversations, constituent la cause de distraction la plus fréquente.

Taux de respect des limites de vitesse



C'est la limite de vitesse de 80 km/h qui est la mieux respectée: seul un véhicule automobile sur cinq la dépasse. La limite de 30 km/h, quant à elle, est respectée par moins d'une personne sur deux.

Équipement de protection individuelle pour motocyclistes



Abstraction faite du casque, qui est obligatoire, les motocyclistes portent surtout des gants. Les conducteurs de scooters et de motocycles légers sont nettement moins nombreux à mettre des gants, vestes et pantalons de moto.

Acceptation de diverses mesures

30

57% →

Vitesse limitée à 30 km/h en localité, sauf sur les principaux axes de circulation

80

88% ↗

Limitation de vitesse à 80 km/h hors localité

120

75% ↗

Limitation de vitesse à 120 km/h sur l'autoroute



88% →

Port du casque de vélo obligatoire pour les enfants jusqu'à 14 ans



81% →

Port du casque obligatoire pour les utilisateurs de vélos électriques lents



56% →

Éthylotest antidémarrage obligatoire dans les voitures conduites par des personnes ayant eu un retrait de permis pour cause de conduite en état d'ébriété



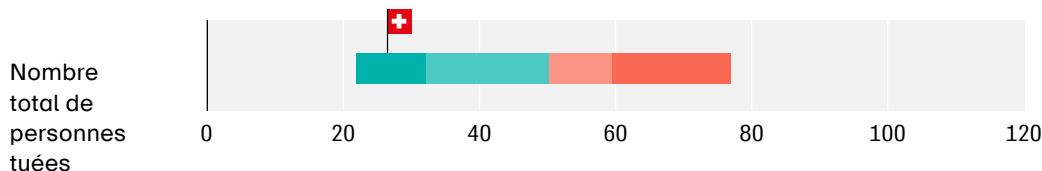
51% →

Interdiction générale de téléphoner au volant (même avec un dispositif mains libres)

Les limites de vitesse de 120 km/h sur l'autoroute et de 80 km/h hors localité sont acceptées par la population. Celle-ci serait largement favorable à ce que les enfants à vélo et tous les utilisateurs de vélos électriques soient obligés de porter un casque.

Comparaison internationale

En comparaison internationale, quel est le rang de la Suisse en matière de sécurité routière? Pour le savoir, le BPA a analysé les données de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) relatives aux accidents survenus au cours des cinq dernières années dans 22 pays européens, en considérant le nombre de tués par million d'habitants.



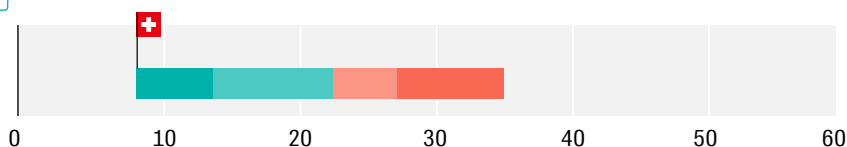
26

La comparaison avec d'autres pays européens montre que la mortalité sur les routes suisses est faible: la Suisse se situe dans le premier quart des pays les plus sûrs.

Moyen de locomotion



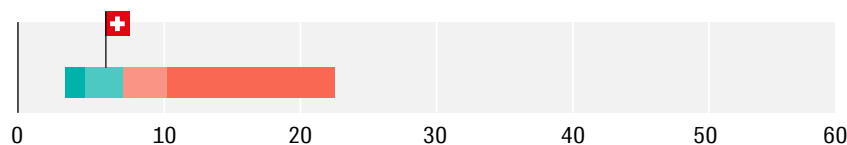
Voiture de tourisme



9



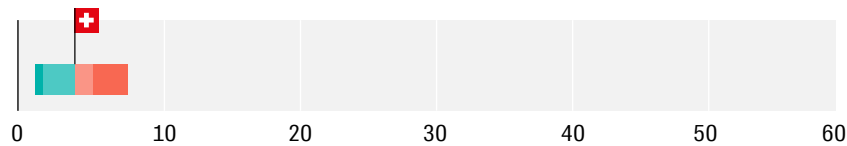
Motocycle



6



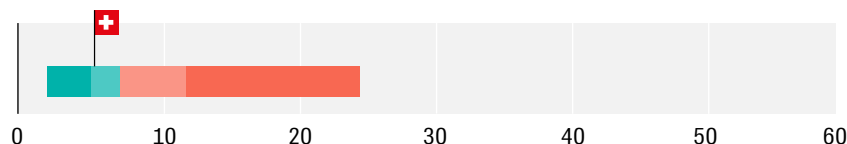
Vélo



4



À pied



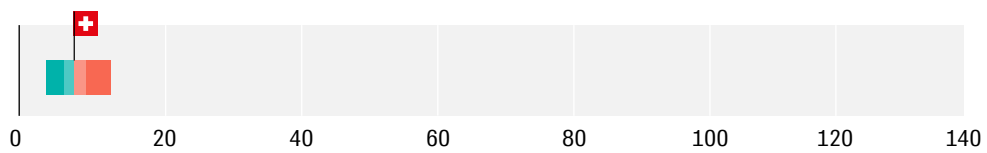
5

Pour les automobilistes et leurs passagers, les routes suisses sont très sûres. Pour les motocyclistes et les utilisateurs de vélos classiques, il existe par contre des pays plus sûrs. La moitié des pays européens considérés comptent moins de cyclistes non motorisés tués par million d'habitants que la Suisse.

Âge



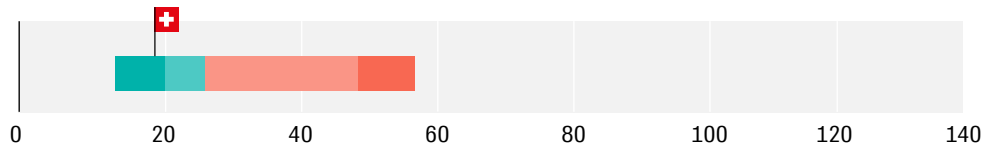
Enfants
(0-14 ans)



7



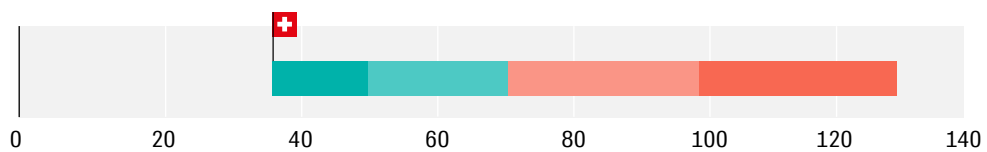
Adolescents
(15-17 ans)



19



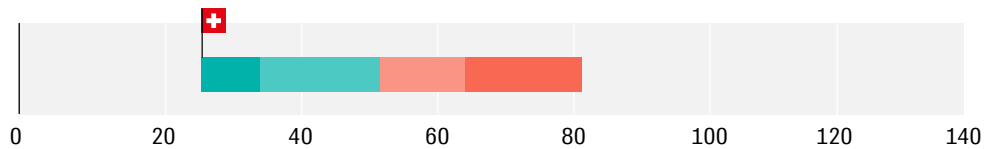
Jeunes
adultes
(18-24 ans)



34



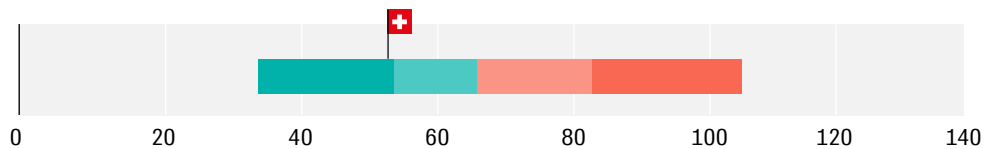
Adultes
(25-64 ans)



22



Seniors
(65 ans et +)



50

Si la Suisse se situe dans le premier quart des pays les plus sûrs pour les adultes, elle ne figure qu'en milieu de classement en ce qui concerne la sécurité des enfants. Ceux-ci subissent particulièrement souvent des accidents lorsqu'ils sont à pied.

Impressum

Éditeur

BPA, Bureau de prévention des accidents
Case postale, 3001 Berne
+41 31 390 22 22
info@bpa.ch
bpa.ch / commander.bpa.ch, réf. 2.470

Auteurs

- Yvonne Achermann Stürmer, collaboratrice scientifique Recherche, BPA
- Roland Allenbach, responsable Recherche en circulation routière, BPA
- Steffen Niemann, collaborateur scientifique Recherche, BPA

Rédaction

- Mario Cavegn, responsable Circulation routière, Membre de la Direction, BPA

Équipe du projet

- Jürg Beutler, responsable Communication, Membre de la Direction, BPA
- Marc Kipfer, Porte-parole, BPA
- Andrea Herrmann, assistante de projet Recherche, BPA

© BPA 2022

Tous droits réservés. Reproduction autorisée avec mention de la source (cf. proposition). Toute utilisation commerciale est exclue.

Proposition d'indication de la source

Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Niemann S.
Baromètre de la sécurité routière: Niveau de sécurité sur les routes suisses en 2022. Berne: BPA, Bureau de prévention des accidents; 2022.
DOI: 10.13100/BPA.2.470.02.2022

Photos

- Photo de couverture: Getty Images

Le BPA s'engage pour votre sécurité.

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