

Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2015

Rapport SINUS 2016



Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2015

Rapport SINUS 2016

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 , réf. 2.277
Equipe du projet	Yvonne Achermann Stürmer, lic. ès sc. pol., collaboratrice scientifique Recherche, bpa Roland Allenbach, ing. EPF, responsable Recherche, bpa Christa Dähler-Sturny, assistante de division Recherche / Conseils / Sécurité des produits, bpa Patrizia Frei, Dr phil. nat., collaboratrice scientifique Recherche, bpa Andrea Herrmann, assistante de projet Recherche, bpa Steffen Niemann, M. A., collaborateur scientifique Recherche, bpa Andrea Uhr, MSc psychologie, collaboratrice scientifique Recherche, 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 1/2016/300 Imprimé sur papier FSC
© bpa/FSR 2016	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 2016. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2015</i> . Berne: bpa; 2016. ISSN 1664-5766 DOI 10.13100/bfu. 2.277.02 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



La base d'une prévention des accidents réussie

Que se passe-t-il? Comment cela se passe-t-il? Comment peut-on l'éviter? Ces trois questions constituent la base d'une prévention des accidents réussie. Le présent rapport SINUS répond à la première question: il éclaire sur le niveau de sécurité et l'accidentalité dans la circulation routière. Il apporte par ailleurs de précieux éléments de réponse aux deux autres questions.

Le rapport a pour objectif de présenter l'accidentalité routière en Suisse de façon claire et concise, de montrer des évolutions sur plusieurs années et d'analyser le volume important de données en fonction des groupes d'utilisateurs de la route, des tranches d'âge et de la localisation. Il aborde par ailleurs les défis particuliers de la prévention des accidents. Dans ce contexte, le rapport SINUS constitue une base pour les mesures de prévention adaptées aux besoins.

C'est dans cette optique que nous vous souhaitons, chers décideurs ou spécialistes de la prévention de même qu'à toute autre personne intéressée, une lecture intéressante ainsi que plein succès dans la conception et la mise en œuvre des mesures de prévention. Dans le cadre de cette démarche, le bpa – partenaire compétent – offre volontiers ses conseils et son aide.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Buhmann'.

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**

Téléphoner au volant **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**





Introduction

La mobilité de la population helvétique a aussi son revers: chaque année, quelque 80 000 personnes se blessent et 250 autres se tuent dans des accidents sur les routes suisses. Ceux-ci occasionnent douleurs et souffrances, mais aussi des coûts matériels de près de 4 milliards de francs l'an.

Les accidents de la route, une charge pour la société

Negli ultimi 10 anni il numero di morti si è ridotto ogni anno di circa 15 e quello di feriti gravi di quasi 140. Sulle strade svizzere nel 2015 sono morte 253 persone: 10 in più rispetto al 2014, e 3830 sono state ferite gravemente (213 in meno rispetto all'anno precedente).

Nel 2015, la maggior parte di utenti della strada sono morti come **occupanti di un'auto**, seguiti dai motociclisti e dai pedoni. Rispetto alle donne, gli uomini sono stati coinvolti 3 volte più spesso in un incidente mortale. Sulle strade urbane ed extraurbane si sono verificati più o meno lo stesso numero di incidenti mortali; circa 5 volte di più che in autostrada. Le cause più frequenti degli incidenti mortali sono state la velocità, la disattenzione/distrazione e l'inservanza della precedenza.

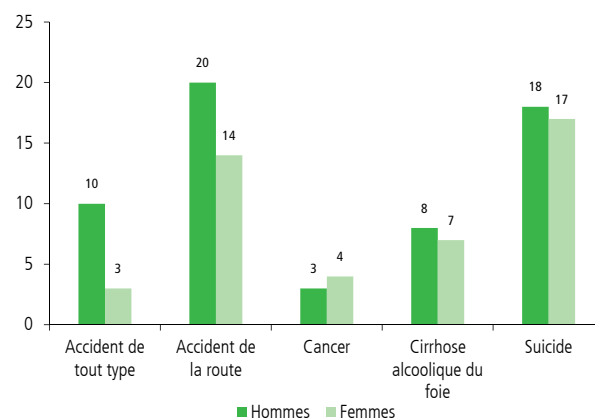
I **motociclisti** hanno subito il più frequentemente ferite gravi, seguiti dagli occupanti di un'auto, dai ciclisti e dai pedoni. Quasi 2 volte più uomini che donne sono stati feriti gravemente nella circolazione stradale. Sulle strade urbane il numero di feriti gravi è stato di 1,8 volte maggiore che sulle strade extraurbane. L'inservanza della precedenza e la disattenzione/distrazione sono state le cause più frequenti degli incidenti con feriti gravi.

Negli ultimi 10 anni, il significativo aumento della sicurezza stradale è andato soprattutto a vantaggio degli occupanti di un'auto. Sia a livello assoluto sia relativo rispetto alla rimanente incidentalità, il numero dei morti e feriti gravi in questa categoria di utenti della strada ha registrato un calo superiore alla media. Non si può dire altrettanto dello sviluppo nei motociclisti, nei **pedoni** e nei **ciclisti**. In quest'ultima categoria, nell'ultima decade il numero di feriti gravi presenta persino una tendenza al rialzo. Nel **traffico di e-bike** che vive **tuttora un boom**, l'incidentalità continua ad aumentare.

Mentre il numero di feriti gravi tra le persone sotto i 45 anni si è ridotto, nell'ultimo decennio è cresciuto tra gli utenti dai 45 anni in su, in particolare tra le persone anziane.

Complessivamente si osserva che nel 2015, nonostante l'incremento del numero di vittime mortali, gli andamenti degli ultimi anni sono rimasti costanti: l'incidentalità si sposta nella categoria degli utenti della strada più anziani e la problematica del traffico lento si accentua.

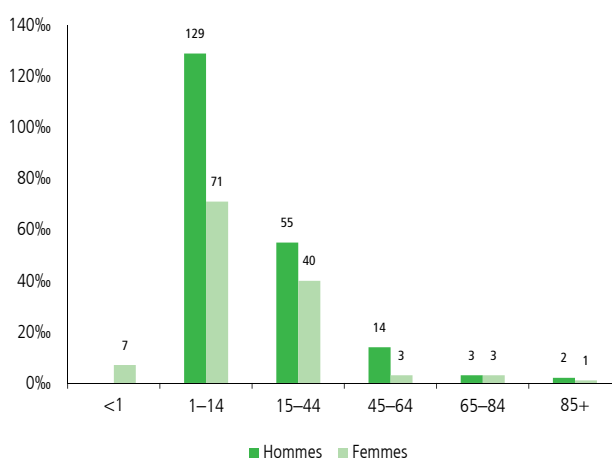
Nombre potentiel d'années de vie perdues par cas de décès, selon le sexe et des causes de décès choisies*, 2013



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

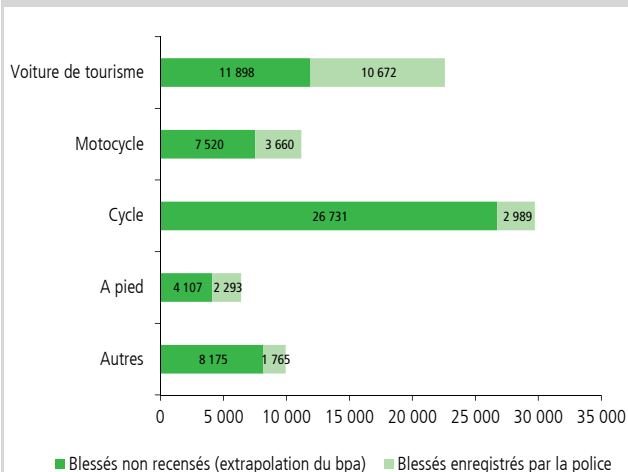
Source: OFS, statistique des causes de décès

Proportion des accidents de la route parmi toutes les causes de décès, selon le sexe et l'âge, 2013



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, 2013



Source: bpa, extrapolation

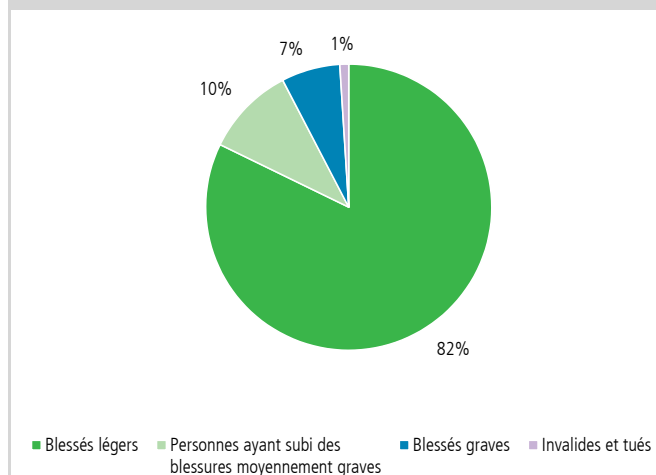
Décès selon l'âge et la cause, 2013

Cause	Age						Tous âges confondus
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
Maladies							
Système cardio-vasculaire	1	7	149	1 347	7 855	12 153	21 512
Cancer	2	22	345	3 373	9 584	3 350	16 676
Système respiratoire	1	2	29	275	1 914	1 895	4 116
Diabète	0	0	11	105	581	618	1 315
Maladie infectieuse	1	3	29	133	308	293	767
Système urinaire	0	0	4	31	342	534	911
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	27	193	209	11	440
Autres maladies	310	39	344	1 301	5 511	7 900	15 405
Total maladies	315	73	938	6 758	26 304	26 754	61 142
Accidents et morts violentes							
Accident	3	26	281	335	785	1 167	2 597
Suicide	0	3	301	452	246	68	1 070
Autres morts violentes ¹	2	2	39	49	43	17	152
Total accidents et morts violentes	5	31	621	836	1 074	1 252	3 819
Total décès	320	104	1 559	7 594	27 378	28 006	64 961

¹ Surtout homicide

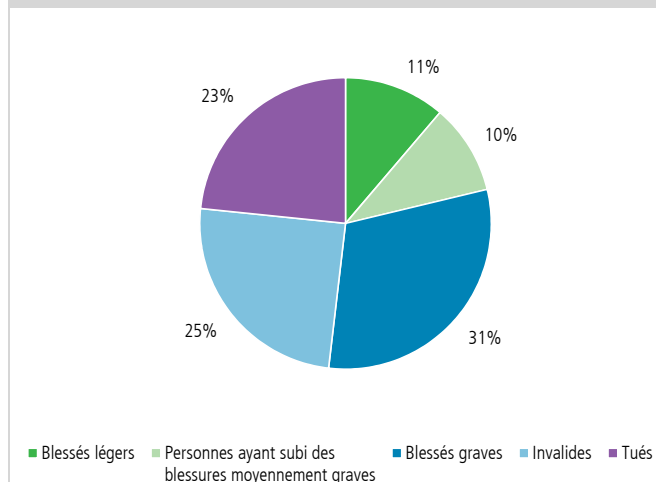
Source: OFS, statistique des causes de décès

Répartition des dommages corporels subis dans les accidents de la route selon leur gravité⁶, 2013



Source: bpa, extrapolation

Répartition des coûts matériels des dommages corporels subis dans les accidents de la route selon la gravité des blessures⁶, 2013



Source: bpa, extrapolation

Accidents non professionnels de la population résidente suisse selon le domaine, 2013

Domaine	Blessés ⁶					
	Total	Invalides	Blessés graves	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessés légers	Tués
Circulation routière	79 810	377	5 323	8 160	65 950	247 ²
Sport	412 240	197	12 293	36 320	363 430	124
Habitat et loisirs	571 590	1 169	17 571	44 610	508 240	2012
Total	1 063 640	1 743	35 187	89 090	937 620	2 383

² Tués sur les routes suisses en 2013 (touristes compris): 269

Source: bpa, extrapolation

Coûts matériels des accidents non professionnels en millions de CHF, selon le domaine, 2013³

Domaine	Dommages matériels	Blessés ⁶					Total
		Invalides	Blessés graves	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessés légers	Tués	
Circulation routière	2 328 ⁴	386	477	156	175	364	3 886
Sport	... ⁵	159	684	666	792	226	2 527
Habitat et loisirs	... ⁵	651	1 191	694	882	1 199	4 617
Total	2 328	1 196	2 352	1 516	1 850	1 788	11 030

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 police.

⁵ Il n'existe pas de données permettant de calculer le montant des dommages matériels de même que les frais de justice et 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





Les accidents en bref

Par rapport à l'année précédente, on a fait état de 10 tués supplémentaires sur les routes helvétiques en 2015, ce qui porte leur nombre à 253. Celui des blessés graves est en revanche descendu à 3830, si bien que l'évolution positive des années passées se poursuit. Le bilan est par contre moins positif pour les usagers de la route âgés, les utilisateurs de deux-roues et les piétons.

Les accidents de la route en général

Cette dernière décennie, le nombre de tués a reculé d'environ 15 par an et celui des blessés graves de près de 140. En 2015, 253 personnes ont perdu la vie et 3830 autres ont été grièvement blessées sur les routes suisses, soit respectivement 10 de plus et 213 de moins qu'en 2014.

En 2015, la plupart des victimes de la route étaient 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. Ceux-ci ont été presque aussi nombreux sur les routes en localité et hors localité, soit dans chaque cas près de 5 fois plus que sur autoroute. 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. Environ 2 fois plus d'hommes que de femmes ont été grièvement blessés. Sur les routes en localité, on a dénombré 1,8 fois plus de blessés graves que sur les routes hors localité. Les accidents ayant occasionné des blessés graves étaient surtout dus à des 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, la baisse du nombre de blessés graves et de tués a été supérieure à la moyenne pour ces usagers de la route. L'évolution est moins positive pour les motocyclistes, les **piétons** et les **cyclistes**. Chez ces derniers, le nombre de blessés graves a même eu tendance à augmenter durant la dernière décennie. L'accidentalité des utilisateurs de **vélos électriques, dont le nombre progresse fortement**, ne cesse de croître.

Si le nombre de blessés graves a diminué pour les moins de 45 ans au cours de la dernière décennie, il a augmenté chez les personnes de 45 ans et plus, en particulier chez les seniors.

Globalement, les tendances des années précédentes se sont poursuivies en 2015: on observe un transfert de l'accidentalité vers les usagers de la route plus âgés et le problème de la mobilité douce s'est accentué.

	Situation 2015		
	Tués	Blessés graves	Total
Total	253	3 830	4 083
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	75	882	957
Motocycle	66	1 099	1 165
Cyclomoteur	3	82	85
Vélo électrique	14	163	177
Cycle	25	838	863
A pied	58	600	658
Autres	12	166	178
Age			
0–6	5	52	57
7–14	2	130	132
15–17	4	160	164
18–24	35	462	497
25–44	48	995	1 043
45–64	62	1 301	1 363
65–74	44	388	432
75+	53	342	395
Sexe			
Hommes	188	2 544	2 732
Femmes	65	1 286	1 351
Région linguistique			
Suisse alémanique	185	2 523	2 708
Suisse romande	56	1 080	1 136
Tessin	12	227	239
Type d'occupant			
Conducteur	168	2 890	3 058
Passager	27	340	367
Localisation			
En localité	119	2 332	2 451
Hors localité	113	1 298	1 411
Sur autoroute	21	200	221
Type d'accident			
Impliquant un piéton	58	582	640
Perte de maîtrise	117	1 486	1 603
Collision frontale	23	284	307
Dépassement ou changement de voie de circulation	13	179	192
Tamponnement	10	286	296
En quittant une route/s'engageant sur une route	17	739	756
En traversant une route	9	164	173
Autres	6	110	116
Conditions de lumière			
De jour	173	2 830	3 003
A l'aurore, au crépuscule	6	208	214
De nuit	70	787	857
Conditions météorologiques			
Pas de précipitations	221	3 479	3 700
Pluie, grêle, chutes de neige	23	328	351
Jour de la semaine			
Du lundi au vendredi	182	2 812	2 994
Week-end	71	1 018	1 089
Cause potentielle			
Vitesse	71	705	776
Influence de l'alcool	38	439	477
Inattention et distraction	57	940	997
Refus de priorité	52	1 055	1 107
Utilisation inadéquate du véhicule	14	424	438
Influence de stupéfiants, médicaments	16	111	127

	Différence par rapport à 2014				Moyenne 2010–2014		Evolution moyenne 2005–2015 ¹			
	Tués		Blessés graves		Tués	Blessés graves	Tués		Blessés graves	
	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%			Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
Total	10	4.1	-213	-5.3	300	4 254	-15	-3.8	-136	-2.6
Moyen de locomotion										
Voiture de tourisme	-22	-22.7	-77	-8.0	110	1 130	-10	-5.4	-91	-5.3
Motocycle	13	24.5	-100	-8.3	63	1 268	-2	-2.9	-41	-2.8
Cyclomoteur	2	200.0	-2	-2.4	4	102	-1	-10.3	-12	-6.4
Vélo électrique	9	180.0	18	12.4	...	...	...	...	...	...
Cycle	-4	-13.8	-52	-5.8	29	828	-1	-3.4	4	0.4
A pied	15	34.9	-27	-4.3	66	687	-2	-2.3	-10	-1.4
Autres	-3	-20.0	27	19.4	23	155	-1	-3.2	-3	-1.8
Age										
0–6	2	66.7	12	30.0	5	52	0	-3.7	-3	-3.2
7–14	-4	-66.7	-19	-12.8	9	190	0	-0.2	-12	-4.7
15–17	2	100.0	-17	-9.6	6	217	-2	-10.1	-19	-6.0
18–24	-3	-7.9	4	0.9	37	563	-4	-5.1	-47	-5.4
25–44	0	0.0	-163	-14.1	60	1 231	-6	-5.8	-72	-4.2
45–64	2	3.3	-21	-1.6	83	1 295	-2	-2.3	3	0.3
65–74	17	63.0	9	2.4	36	372	0	-1.1	9	3.0
75+	-6	-10.2	-18	-5.0	64	334	-1	-1.3	5	1.7
Sexe										
Hommes	1	0.5	-162	-6.0	222	2 818	-13	-4.0	-94	-2.8
Femmes	9	16.1	-50	-3.7	77	1 435	-2	-2.7	-42	-2.5
Région linguistique										
Suisse alémanique	19	11.4	-19	-0.7	195	2 683	-10	-3.6	-82	-2.6
Suisse romande	-13	-18.8	-183	-14.5	90	1 287	-5	-3.9	-33	-2.3
Tessin	4	50.0	-11	-4.6	15	284	-1	-4.7	-21	-5.4
Type d'occupant										
Conducteur	-1	-0.6	-193	-6.3	195	3 149	-11	-4.0	-96	-2.6
Passager	-4	-12.9	7	2.1	38	418	-3	-4.3	-30	-4.9
Localisation										
En localité	26	28.0	-228	-8.9	116	2 582	-3	-2.2	-64	-2.2
Hors localité	-25	-18.1	23	1.8	155	1 403	-12	-4.6	-57	-3.2
Sur autoroute	9	75.0	-8	-3.8	29	269	-1	-3.9	-15	-4.3
Type d'accident										
Impliquant un piéton	16	38.1	-40	-6.4	62	657	-1	-1.6	-10	-1.5
Perte de maîtrise	23	24.5	-104	-6.5	128	1 639	-9	-4.4	-38	-2.1
Collision frontale	-8	-25.8	65	29.7	34	270	-2	-5.6	-18	-4.7
Dépassement ou changement de voie de circulation	-6	-31.6	-6	-3.2	19	198	0	-0.4	-7	-2.9
Tamponnement	-1	-9.1	-35	-10.9	13	372	0	-1.9	-24	-4.3
En quittant une route/s'engageant sur une route	-14	-45.2	-62	-7.7	25	790	-1	-4.4	-18	-2.0
En traversant une route	4	80.0	-27	-14.1	9	203	0	-2.1	-16	-5.3
Autres	-4	-40.0	-4	-3.5	10	125	-1	-6.7	-4	-3.1
Conditions de lumière										
De jour	13	8.1	-78	-2.7	188	3 042	-9	-3.6	-71	-2.0
A l'aurore, au crépuscule	-12	-66.7	-59	-22.1	21	274	-1	-3.9	-7	-2.3
De nuit	6	9.4	-81	-9.3	90	937	-5	-4.3	-59	-4.7
Conditions météorologiques										
Pas de précipitations	16	7.8	-90	-2.5	260	3 744	-15	-4.1	-113	-2.5
Pluie, grêle, chutes de neige	-9	-28.1	-131	-28.5	36	494	-2	-3.1	-24	-4.1
Jour de la semaine										
Du lundi au vendredi	11	6.4	-108	-3.7	214	3 065	-9	-3.2	-86	-2.4
Week-end	-1	-1.4	-105	-9.3	85	1 189	-7	-4.7	-50	-3.2
Cause potentielle										
Vitesse	6	9.2	-127	-15.3	88	920	-10	-5.7	-56	-4.5
Influence de l'alcool	9	31.0	-47	-9.7	50	535	-3	-4.0	-28	-4.3
Inattention et distraction	5	9.6	-115	-10.9	62	1 111	-6	-6.0	-62	-4.0
Refus de priorité	10	23.8	-111	-9.5	49	1 163	-2	-3.5	-40	-2.9
Utilisation inadéquate du véhicule	-21	-60.0	-20	-4.5	22	424	-1	-3.6	-11	-2.1
Influence de stupéfiants, médicaments	0	0.0	-3	-2.6	18	126	0	-1.6	-5	-2.7

¹ Variation annuelle moyenne calculée par régression linéaire

Evolution

Les relevés de l'accidentalité routière existent depuis près d'un siècle. Ils révèlent que les accidents de la circulation 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.

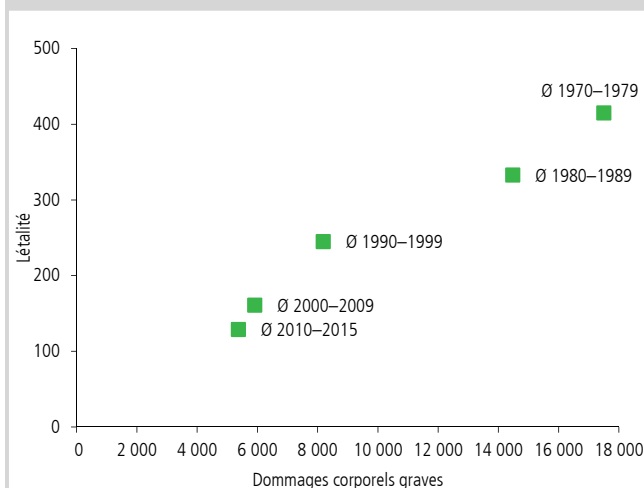
Depuis 1971, année record quant au nombre de **tués sur les routes**, ce chiffre a été **divisé par deux à près de trois reprises** (il a chuté d'environ 90%). En 2015, on a dénombré 1520 décès de moins sur les routes que 44 ans auparavant. Si l'accidentalité s'était maintenue au niveau de 1971, plus de 43 000 personnes supplémentaires auraient perdu la vie jusqu'en 2015. Ce nombre de décès évités correspond à la population de Thoun, la onzième 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 2015 (-90%). Dans le même temps, les prestations kilométriques du trafic individuel motorisé ont augmenté: elles ont doublé pour les voitures de tourisme (pour atteindre quelque 55 milliards de véhicules-kilomètres) et triplé pour les motocycles (passant à près de 1,9 milliard de véhicules-kilomètres). La comparaison du nombre de dommages corporels graves subis par véhicule-kilomètre parcouru confirme toutefois que le risque d'avoir un accident mortel reste bien plus élevé pour les motocyclistes que pour les occupants de voitures de tourisme.

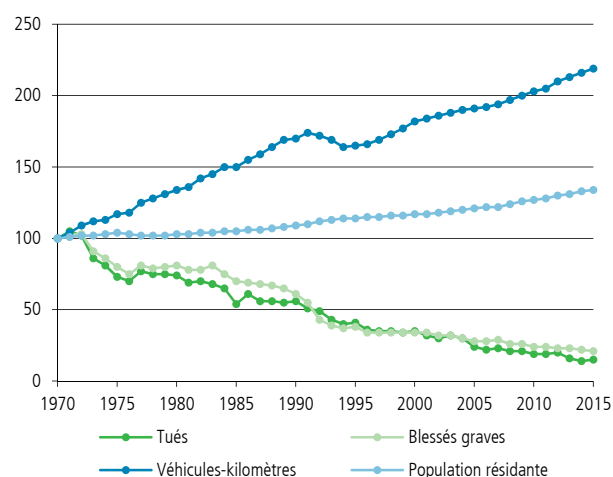
L'évolution positive ne concerne pas seulement les tués sur les routes. Le nombre de blessés légers et de blessés graves a également reculé depuis 1971. La baisse est néanmoins faible pour les premiers. Le nombre de **blessés graves** affiche une évolution positive similaire à celle des tués, puisqu'il a été **divisé par deux près de deux fois**. En 2015, les usagers de la route grièvement blessés étaient près de 15 000 de moins qu'en 1971. Le maintien au niveau de 1971 aurait engendré 414 000 blessés graves supplémentaires, soit plus que 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 **létaleté**. Autrement dit, le risque de mourir dans un accident de la route a sensiblement diminué.

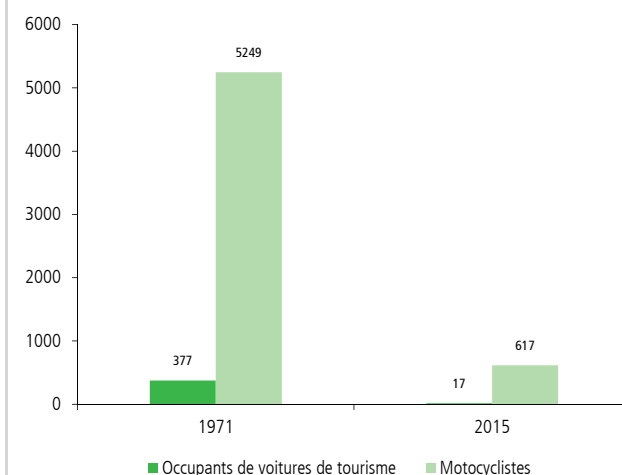
Dommages corporels graves et létalité pour différentes décennies



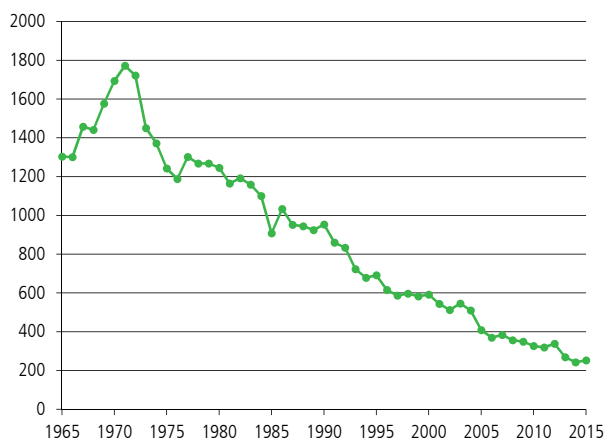
Evolution indexée du nombre de blessés graves et de tués dans les accidents de la route, de la population résidente et des prestations kilométriques du trafic motorisé, 1970–2015



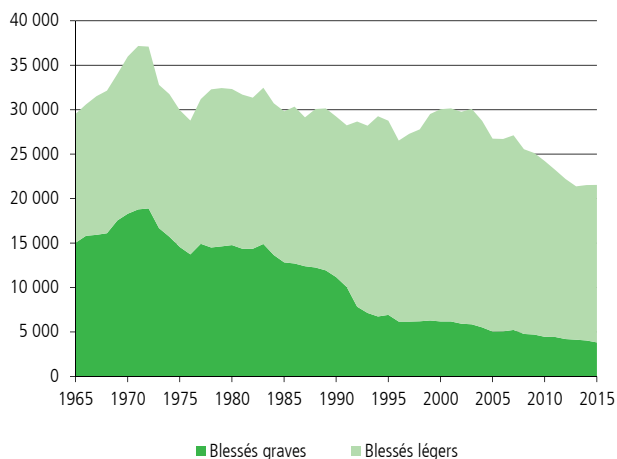
Dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes par milliard de véhicules-kilomètres, 1971/2015



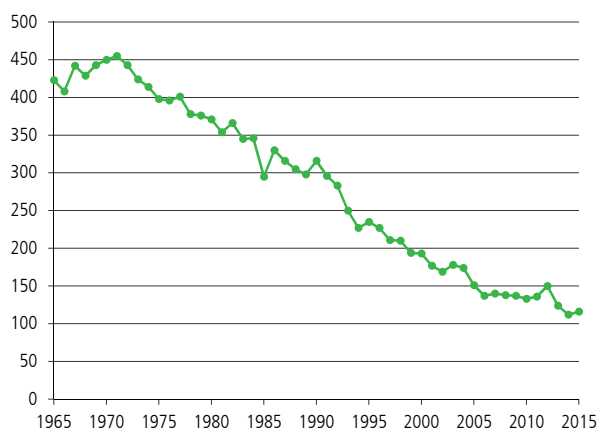
Evolution du nombre de tués dans les accidents de la route, 1965–2015



Evolution du nombre de blessés légers et de blessés graves dans les accidents de la route, 1965–2015



Evolution de la létalité pour les accidents de la route, 1965–2015



Tués dans les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2015

Moyen de locomotion	1971	2015	Variation en %
Voiture de tourisme	668	75	-89
Motocycle	191	66	-65
Cyclomoteur	189	3	-98
Vélo électrique	...	14	...
Cycle	119	25	-79
A pied	537	58	-89
Autres	69	12	-83
Total	1 773	253	-86

Blessés légers et blessés graves dans les accidents de la route, 1971/2015

Blessés	1971	2015	Variation en %
Blessés légers	18 392	17 708	-4
Blessés graves	18 785	3 830	-80
Total	37 177	21 538	-42

Létalité pour les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2015

Moyen de locomotion	1971	2015	Variation en %
Voiture de tourisme	351	74	-79
Motocycle	467	171	-63
Cyclomoteur	358	78	-78
Vélo électrique	...	234	...
Cycle	508	73	-86
A pied	792	251	-68
Autres	485	106	-78
Total	455	116	-75

Moyen de locomotion

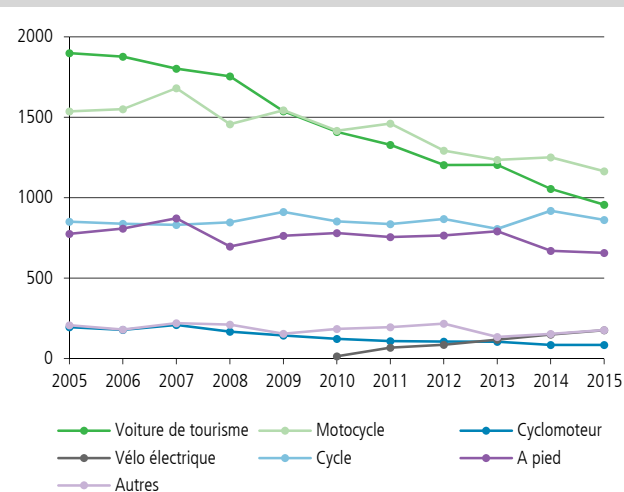
Ces dix dernières années, le nombre d'usagers de la route grièvement blessés ou tués en Suisse a diminué de 25%. L'analyse des différents groupes d'usagers de la route révèle que cette évolution positive tient avant tout à la réduction des dommages corporels graves chez les occupants de voitures de tourisme (-50%) et les motocyclistes (-24%). En revanche, le nombre de ces dommages stagne depuis des années chez les cyclistes et les piétons. Il est même en hausse chez les utilisateurs de vélos électriques, probablement surtout en raison de l'exposition.

La plupart des tués (moyenne 2011–2015: 35%) circulaient dans une voiture de tourisme. Ce constat est sans doute fortement lié à l'exposition, car les occupants de ces véhicules ont une létalité relativement faible et un modeste risque d'accident corrigé de l'exposition. C'est l'inverse pour les **motocyclistes**: en plus d'une létalité assez élevée, ils présentent un risque d'accident rapporté aux kilomètres parcourus qui est supérieur à la moyenne. Ces cinq dernières années, les motocyclistes représentaient 30% des blessés graves et 22% des tués. Ce groupe d'usagers de la route a ainsi subi le plus de dommages corporels graves sur cette période. En matière de gravité des accidents, les **piétons** sont les usagers de la route les plus menacés. Leur risque de décéder dans un accident de la circulation est près de 2,5 fois supérieur à celui des occupants de voitures de tourisme.

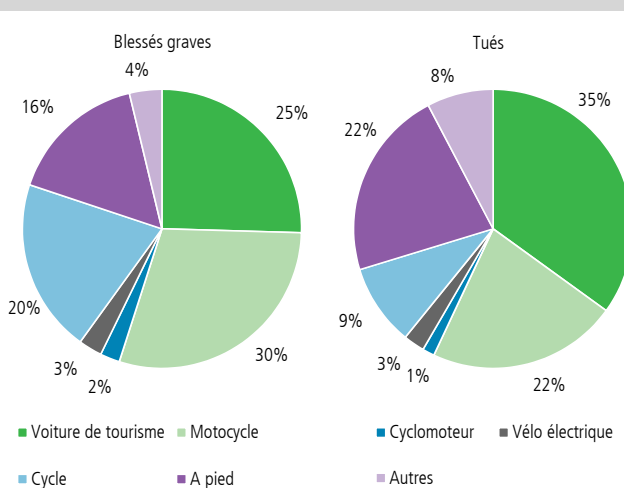
Comme escompté, les accidents graves de piétons sont de loin le plus fréquents **en localité**. Les accidents en localité dominant également chez les utilisateurs de vélos électriques, de vélos classiques et de motocycles. Pour ces derniers, ils impliquent surtout des motocycles légers et des cylindrées jusqu'à 125 cm³. En revanche, plus de la moitié des dommages corporels graves des occupants de voitures de tourisme se produisent **hors localité**.

La **cause principale** prépondérante des accidents graves causés par les conducteurs de voitures de tourisme est le refus de priorité (40%). Chez les motocyclistes, il s'agit de la vitesse (25%). Les causes principales les plus fréquentes sont réparties de manière assez homogène chez les cyclistes et les utilisateurs de vélos électriques. La catégorie «Autres» regroupe de nombreuses causes (p. ex. présélection, non-respect de la signalisation lumineuse, circulation sur le trottoir, etc.).

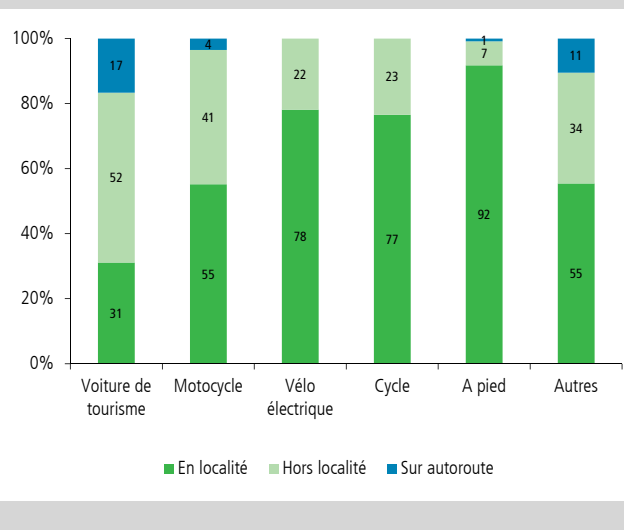
Evolution des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2004–2015



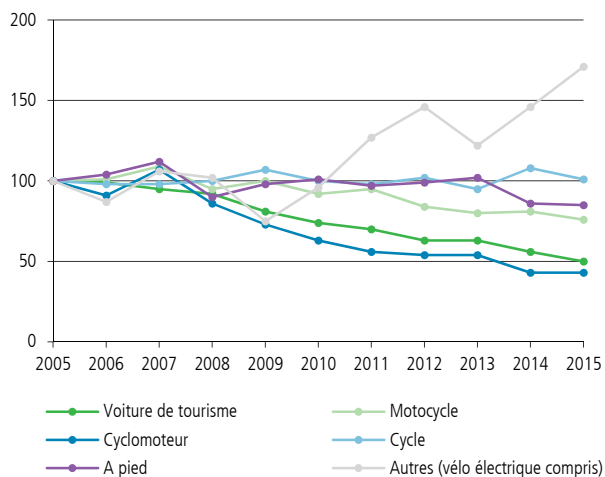
Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon la localisation et le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



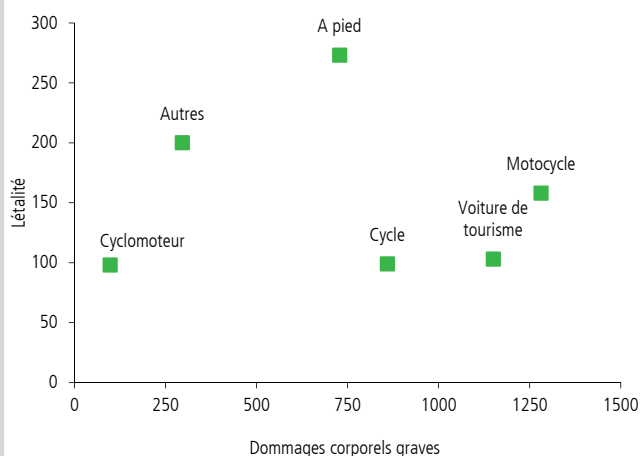
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2005–2015



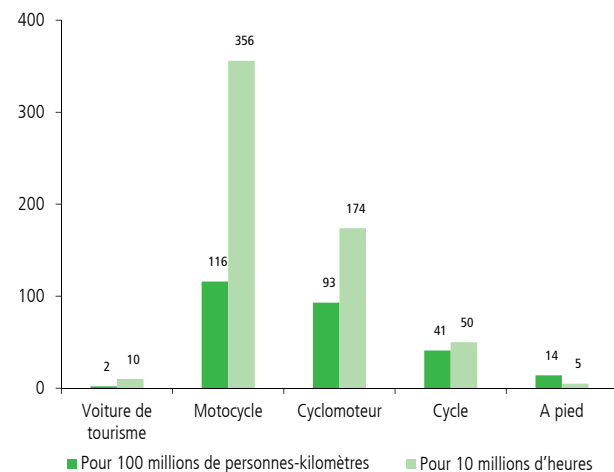
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	882	1 130	75	110	103
Motocycle	1 099	1 268	66	63	158
Cyclomoteur	82	102	3	4	98
Vélo électrique	163	...	14	...	...
Cycle	838	828	25	29	99
A pied	600	687	58	66	273
Autres	166	155	12	23	204
Total	3 830	4 254	253	300	135

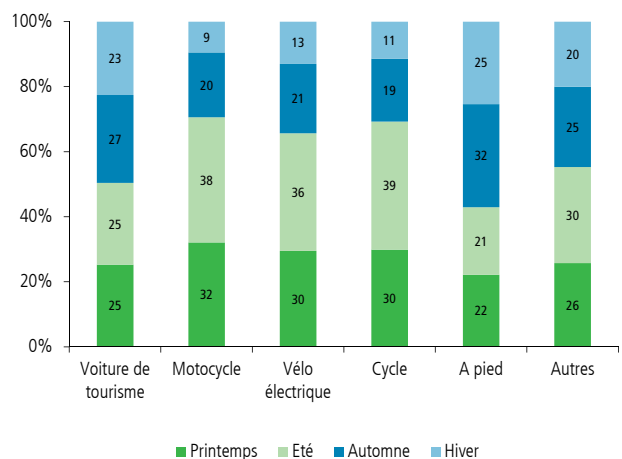
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon le moyen de locomotion



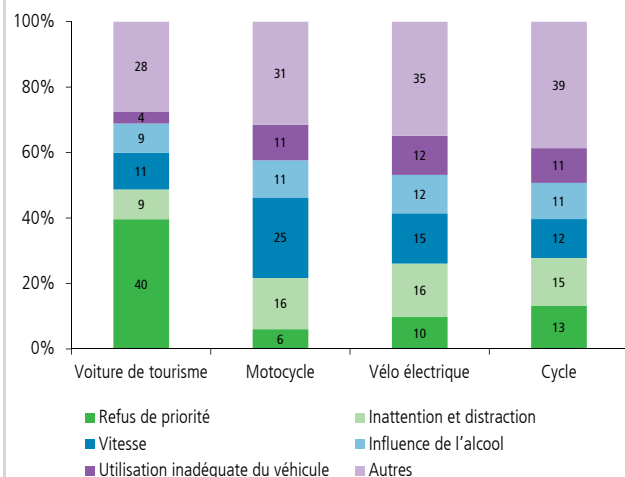
Dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres et 10 millions d'heures de participation au trafic, selon le moyen de locomotion, 2010



Répartition des dommages corporels graves selon la saison et le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des accidents graves selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Sexe

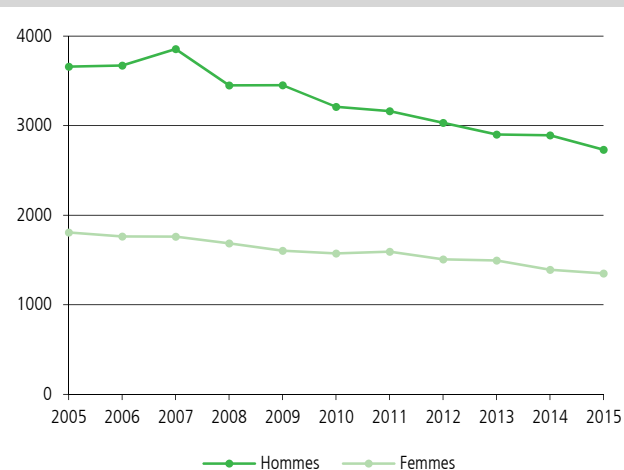
Deux fois plus d'**hommes** que de femmes sont impliqués dans les accidents graves de la circulation (respectivement 2732 et 1351 en 2015). Pour les personnes tuées, le rapport est même de 3 hommes pour 1 femme. Ces différences s'expliquent, d'une part, par l'**exposition** accrue des hommes. Ils parcourent en effet de plus longues distances et passent ainsi plus de temps à se déplacer. Le «micro-recensement 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 les accidents graves dus à la vitesse, à l'alcool, etc.

C'est à moto que les hommes subissent le plus d'accidents graves. Seul en hiver, ils ont davantage d'accidents graves comme occupants d'une voiture de tourisme qu'à moto. Parmi les femmes grièvement blessées ou tuées, la majorité se déplaçait en voiture de tourisme. En automne et en hiver, les femmes grièvement blessées ou tuées sont presque aussi nombreuses comme piétonnes que comme occupantes d'une voiture de tourisme. En outre, on constate que parmi les personnes ayant subi un accident grave, la part des cyclistes est deux fois plus élevée en été qu'en hiver. Ces parts sont légèrement plus basses chez les femmes que chez les hommes.

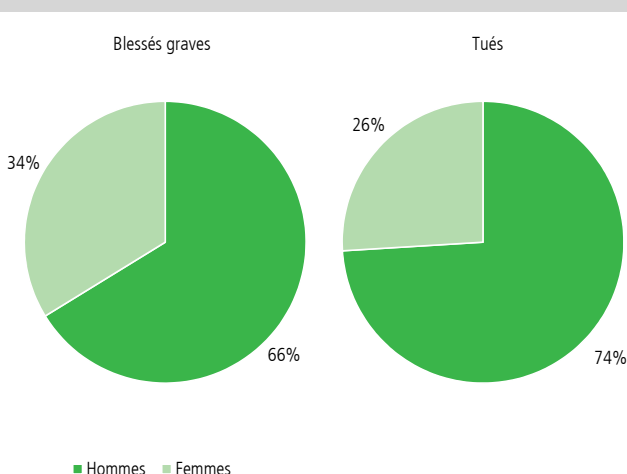
Parmi l'ensemble des accidents graves, 35% sont causés par des hommes au volant d'une voiture de tourisme (la police leur a attribué la responsabilité principale ou au moins une coresponsabilité); la part correspondante est de 17% pour les femmes.

On observe des fluctuations beaucoup plus fortes du nombre d'accidents graves selon l'heure de la journée chez les conducteurs que chez les passagers de voitures de tourisme. C'est **entre 17 h et 18 h** que surviennent le plus d'accidents graves pour les conducteurs et les conductrices, et entre 1 h et 4 h qu'ils subissent le moins d'accidents. Chez les passagères de voitures de tourisme, les différences selon l'heure de la journée sont moins marquées, avec toutefois une plus grande concentration des accidents graves durant l'après-midi.

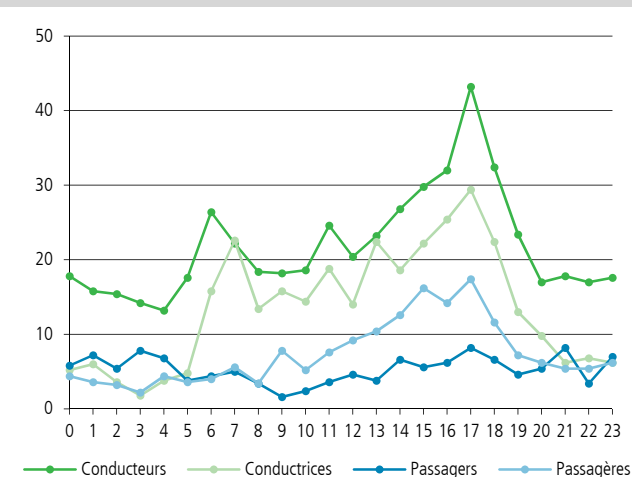
Evolution des dommages corporels graves selon le sexe, 2005–2015



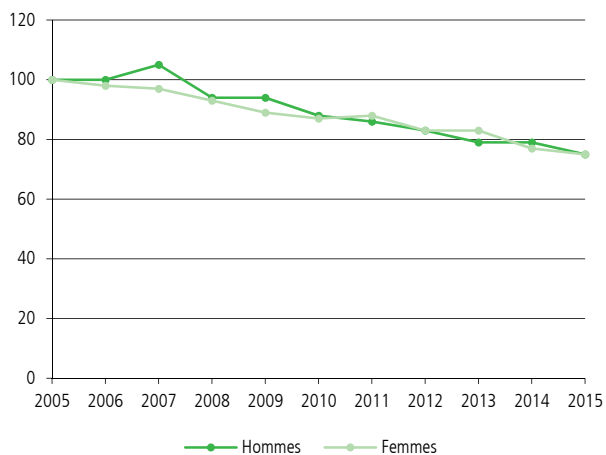
Répartition des dommages corporels graves selon le sexe, Ø 2011–2015



Dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon le type d'occupant, le sexe et l'heure, Ø 2011–2015



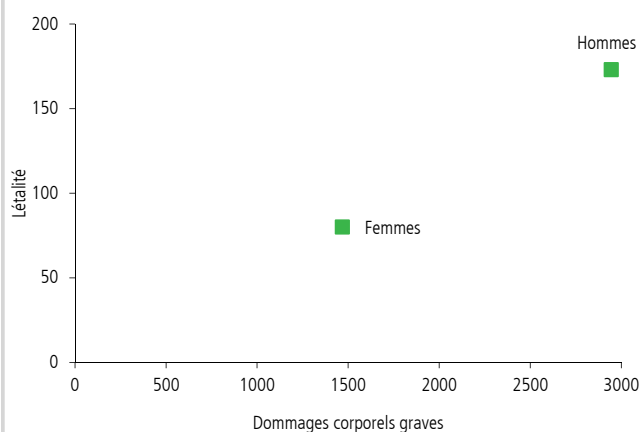
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le sexe, 2005–2015



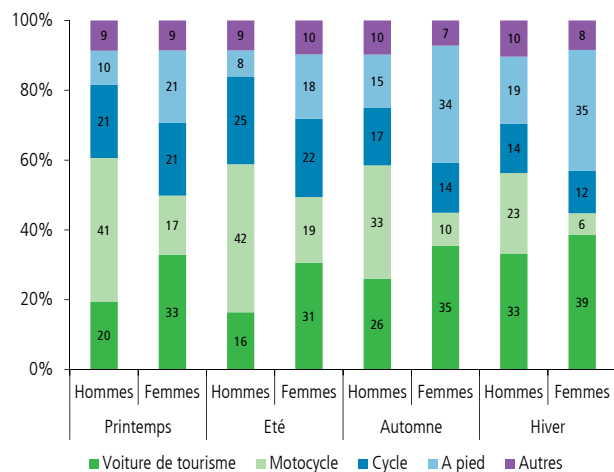
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon le sexe

Sexe	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Hommes	2 544	2 818	188	222	173
Femmes	1 286	1 435	65	77	80
Total	3 830	4 254	253	300	135

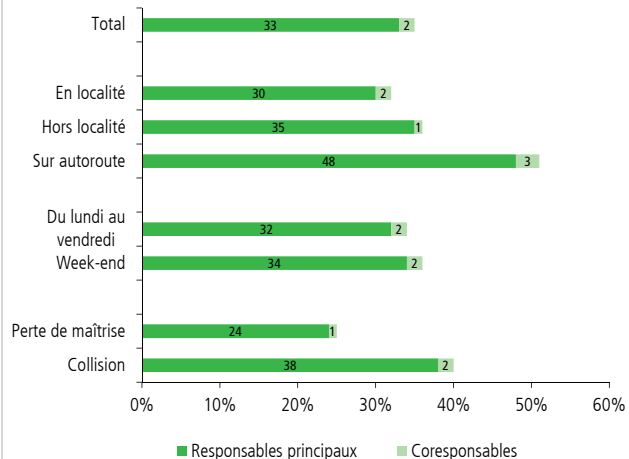
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon le sexe



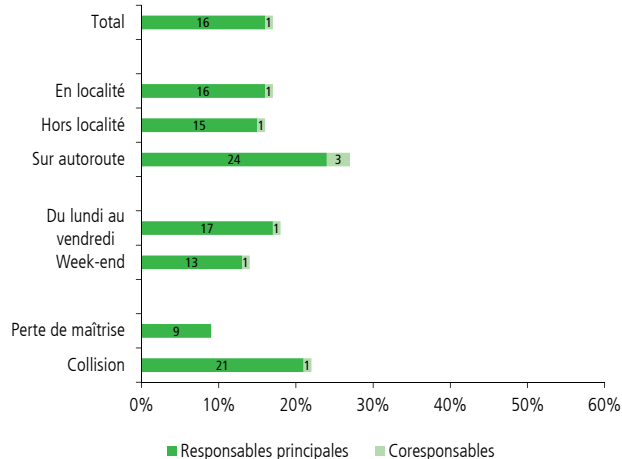
Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, le sexe et la saison, Ø 2011–2015



Proportion de conducteurs de voitures de tourisme de sexe masculin principalement responsables ou coresponsables des accidents graves, selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Proportion de conductrices de voitures de tourisme principalement responsables ou coresponsables des accidents graves, selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Age

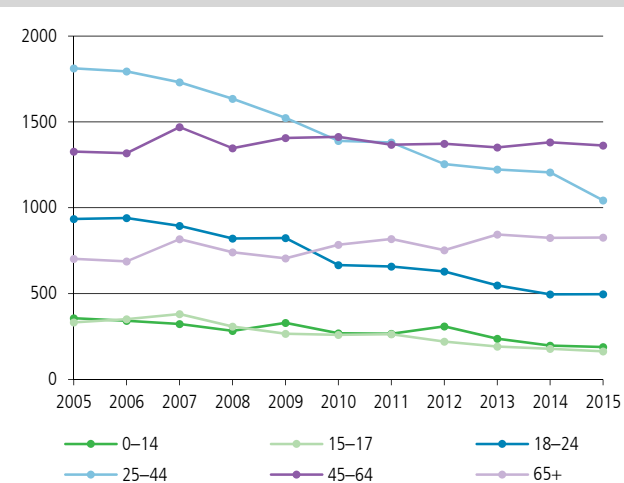
Entre 2005 et 2015, le nombre d'accidents graves sur les routes suisses a évolué différemment selon les tranches d'âge. Les **moins de 45 ans** ont enregistré un fort recul (-45%), alors que les chiffres sont relativement stables pour les 45-64 ans (+3%) et qu'ils ont augmenté (+18%) chez les seniors (65 ans et plus).

Si l'on compare la répartition des âges pour les blessés graves à celle pour les tués, on remarque une part bien plus élevée de **seniors** parmi les seconds (environ 1/3) que parmi les premiers (1/6). Cela s'explique par la vulnérabilité physique accrue de cette population. En particulier, les aînées représentent la moitié des tuées. En revanche, la proportion des 25-44 ans est nettement plus grande parmi les blessés graves (28%) que parmi les tués (19%).

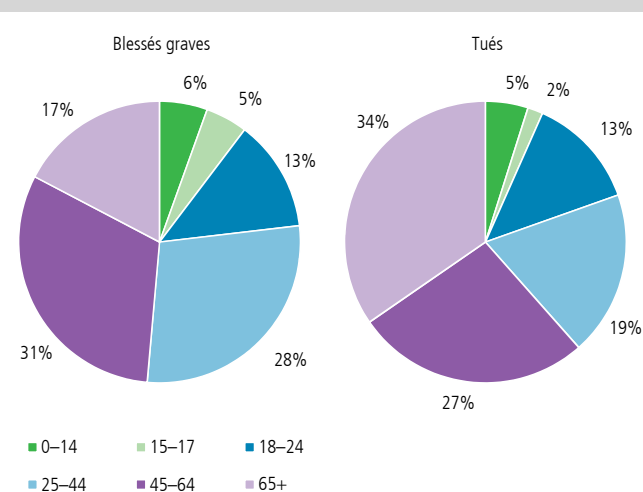
Le risque de subir un accident grave avec un moyen de locomotion donné dépend fortement de l'âge. Par rapport aux autres tranches d'âge, les graves **accidents de piétons** sont légèrement plus fréquents entre 6 et 9 ans, et sensiblement plus fréquents dès 78 ans. Des pics d'accidents graves sont clairement visibles chez les 14-15 ans à **cyclo-moteur** et chez les 16-19 ans à **motocycle**. Le taux d'accidents subis en **voiture de tourisme** s'accroît fortement chez les 18-25 ans et légèrement chez les 78-85 ans.

Dans la tranche d'âge des 18-24 ans, près de la moitié des dommages corporels graves est due à une perte de maîtrise. Cette part décroît avec l'âge. Les **collisions** sont fréquentes dans toutes les tranches d'âge, en particulier chez les 15-17 ans, où elles représentent environ 1 accident grave sur 2. La cause principale d'accident «inattention/distraction» affiche une part relativement similaire pour toutes les tranches d'âge (environ 10%), alors que la proportion des refus de priorité augmente avec l'âge. Chez les jeunes adultes (18-24 ans), la vitesse est la cause d'accident la plus fréquente.

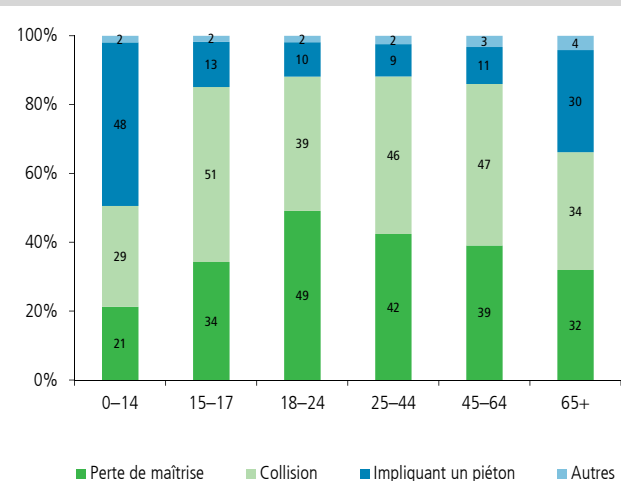
Evolution des dommages corporels graves selon l'âge, 2005-2015



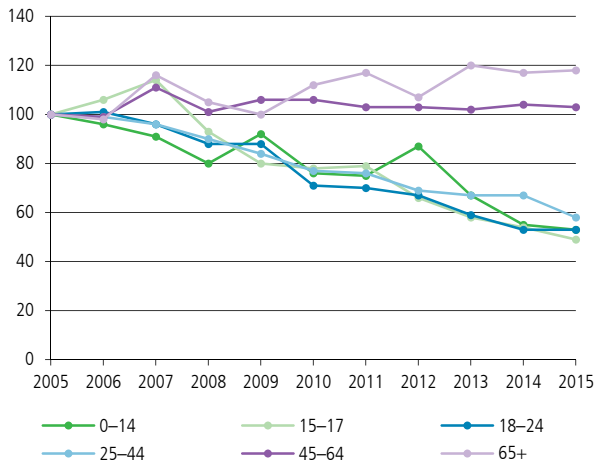
Répartition des dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2011-2015



Répartition des dommages corporels graves selon le type d'accident et l'âge, Ø 2011-2015



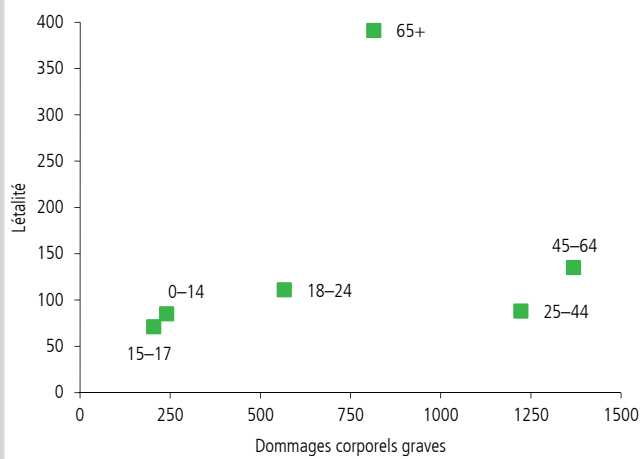
Evolution indexée des dommages corporels graves selon l'âge, 2005–2015



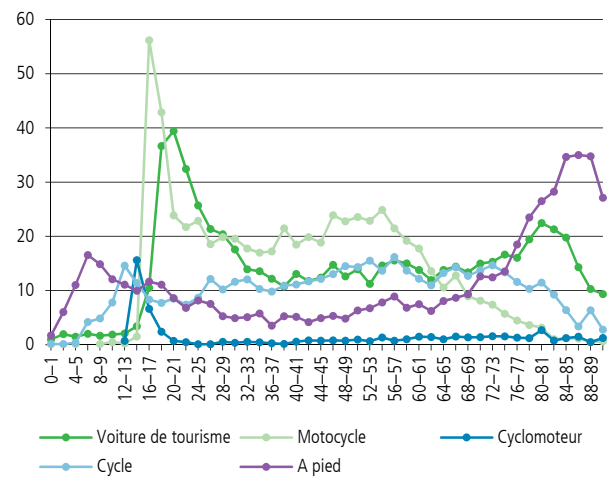
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon l'âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
0–14	182	243	7	14	85
15–17	160	217	4	6	71
18–24	462	563	35	37	111
25–44	995	1 231	48	60	88
45–64	1 301	1 295	62	83	135
65+	730	706	97	100	391
Total	3 830	4 254	253	300	135

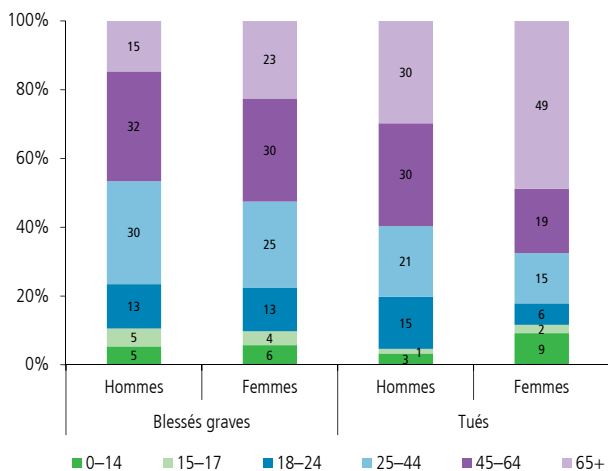
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon l'âge



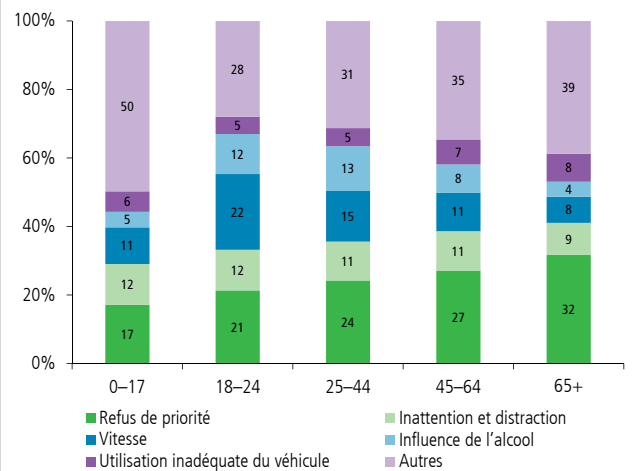
Dommages corporels graves pour 100 000 habitants selon le moyen de locomotion et l'âge, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon l'âge et le sexe, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des accidents graves selon l'âge, Ø 2011–2015



Région

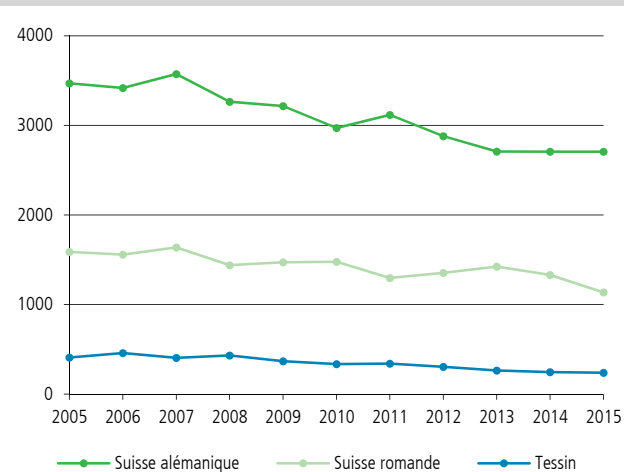
Durant cette dernière décennie, le nombre de personnes ayant subi un accident grave a davantage baissé au Tessin (-42%) qu'en Suisse alémanique (-22%) ou en Suisse romande (-28%).

La létalité (nombre de tués pour 10 000 usagers de la route ayant subi des dommages corporels) diffère selon les régions: 114 au Tessin, contre 128 en Suisse alémanique et 157 en **Suisse romande**. Ces disparités s'expliquent entre autres par le fait que les accidents graves liés à la vitesse et à l'alcool, qui entraînent souvent des blessures graves, sont proportionnellement moins fréquents au Tessin (16%) qu'en Suisse alémanique (22%) ou en Suisse romande (28%). Inversement, les accidents liés à une utilisation inadéquate du véhicule, qui ont moins souvent des conséquences graves, sont relativement plus fréquents au Tessin (14%) qu'en Suisse alémanique (7%) ou en Suisse romande (3%).

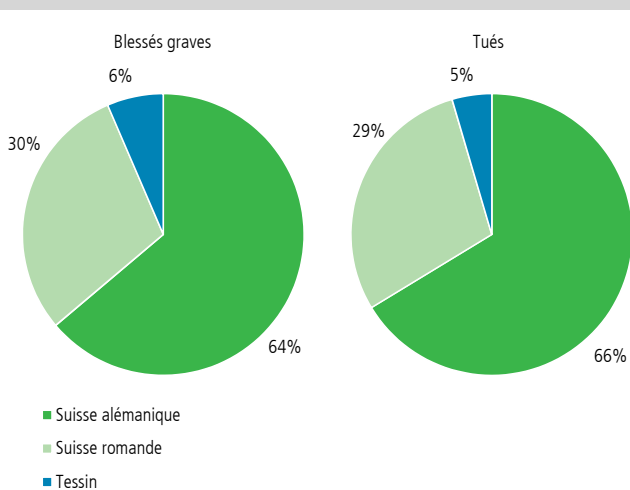
La part des personnes grièvement blessées ou tuées varie selon le moyen de locomotion et la région linguistique. Au Tessin, la part des motocyclistes parmi l'ensemble des personnes ayant subi des dommages corporels graves est nettement plus élevée (46%) qu'en Suisse alémanique (24%). La part correspondante est de 36% en Suisse romande. Parmi les blessés graves et les tués en **Suisse alémanique**, les cyclistes sont quasiment aussi nombreux que les occupants de voitures de tourisme ou les motocyclistes. Au Tessin et en Suisse romande par contre, les motocyclistes représentent le groupe d'usagers ayant le plus d'accidents graves, suivis des occupants de voitures de tourisme, puis des piétons.

Le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées pour 100 000 habitants est nettement plus élevé au **Tessin** qu'en Suisse alémanique ou en Suisse romande. Cela est probablement dû au trafic touristique et de transit, qui joue un rôle plus important au Tessin que dans les deux autres régions. Ainsi en Suisse italophone, la part de non-résidents impliqués dans un accident grave est plus élevée que de part et d'autre de la Sarine.

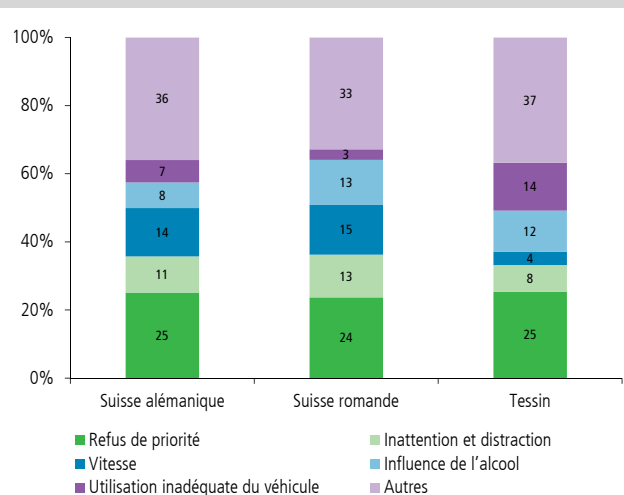
Evolution des dommages corporels graves selon la région linguistique, 2005–2015



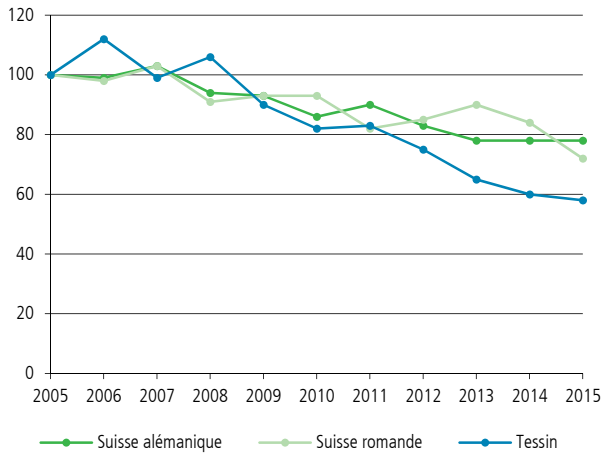
Répartition des dommages corporels graves selon la région linguistique, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des accidents graves selon la région linguistique, Ø 2011–2015



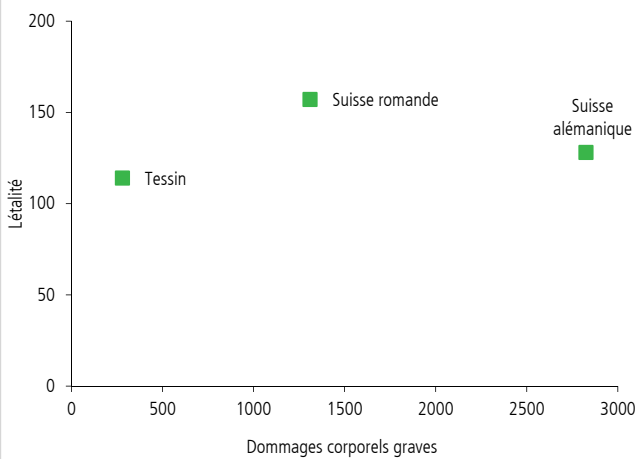
Evolution indexée des dommages corporels graves selon la région linguistique, 2005–2015



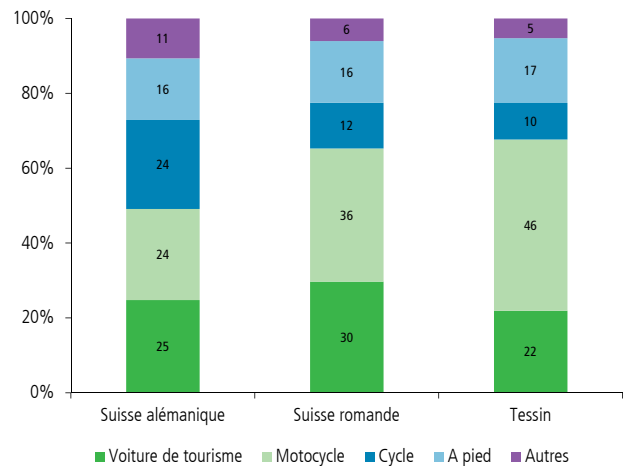
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon la région linguistique

Région linguistique	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Suisse alémanique	2 523	2 683	185	195	128
Suisse romande	1 080	1 287	56	90	157
Tessin	227	284	12	15	114
Total	3 830	4 254	253	300	135

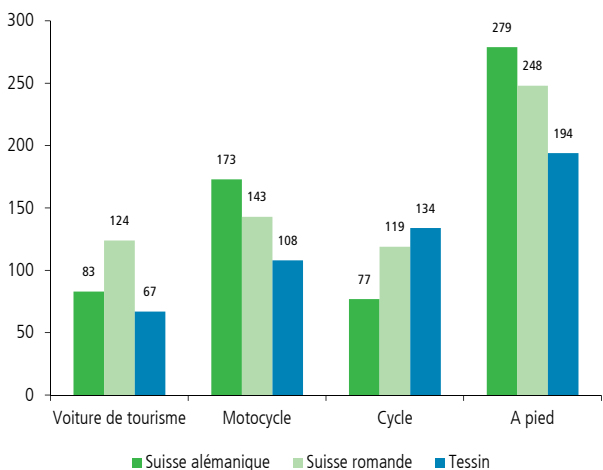
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon la région linguistique



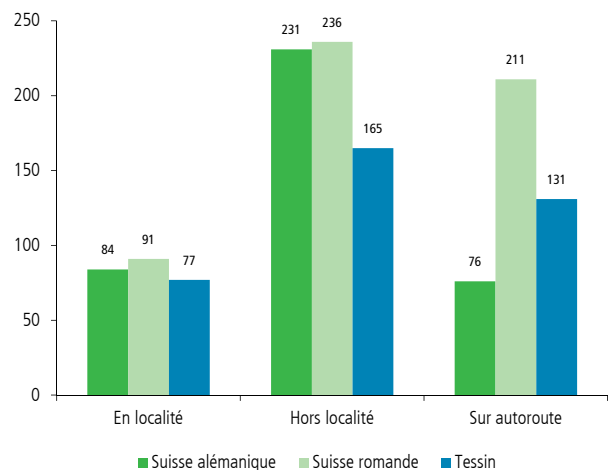
Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la région linguistique, Ø 2011–2015



Létalité selon la région linguistique et le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Létalité selon la région linguistique et la localisation, Ø 2011–2015



Lieu

La majorité des accidents graves se produisent en localité, mais ce sont sur les routes hors localité que l'on enregistre le plus de décès. 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 sur autoroute.

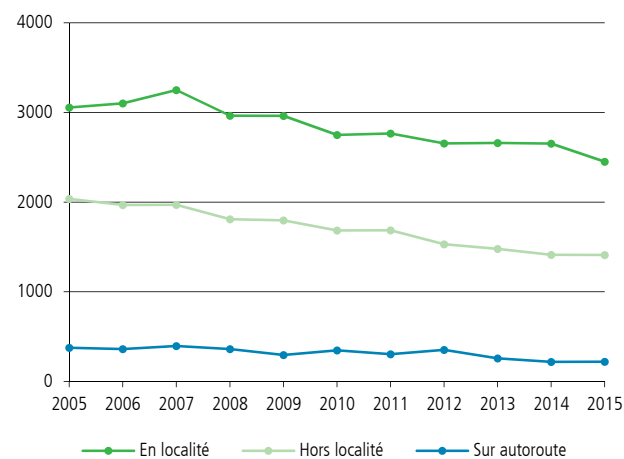
De 2005 à 2015, le nombre d'accidents graves a **reculé de manière plus prononcée** sur autoroute (-41%) que sur les routes hors localité (-31%) ou en localité (-20%). L'évolution pour les autoroutes est toutefois sujette à de fortes fluctuations d'une année à l'autre en raison du nombre plutôt restreint de personnes qui subissent un accident grave sur ce type de routes.

Les moyens de locomotion sont impliqués de manière très inégale selon la localisation des accidents. Sur **autoroute**, les personnes sont grièvement blessées ou tuées en grande majorité comme occupants d'une voiture de tourisme (70%), et seulement dans 17% 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 de voitures de tourisme (40%). Sur les routes **en localité**, motocyclistes, piétons et cyclistes représentent chacun un quart de l'ensemble des blessés graves et des tués. La part correspondante n'est que de 14% pour les occupants de voitures de tourisme.

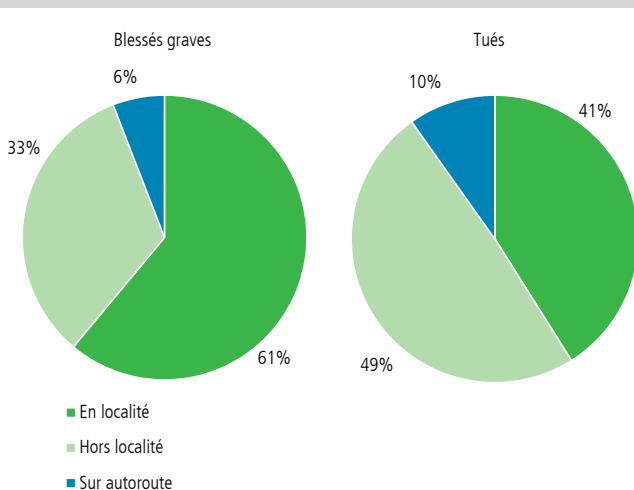
Les causes d'accidents diffèrent selon la localisation. Elles sont d'ailleurs de nature très diverse et beaucoup d'entre elles ne peuvent pas être affectées à l'une des catégories principales, telles que la vitesse ou le refus de priorité. Selon la police, les refus de priorité sont le plus souvent en cause dans les accidents graves en localité. La vitesse est le problème n° 1 hors localité, et l'inattention/la distraction ainsi que la vitesse sont le plus souvent en cause dans les accidents graves sur autoroute.

Les conditions météorologiques ont une influence sur la gravité des accidents. En cas de précipitations (pluie, neige, grêle), la létalité en localité est inférieure de 10% à celle qui prévaut par temps sec; les différences correspondantes sont de -20% et -21% respectivement sur les routes hors localité et sur autoroute.

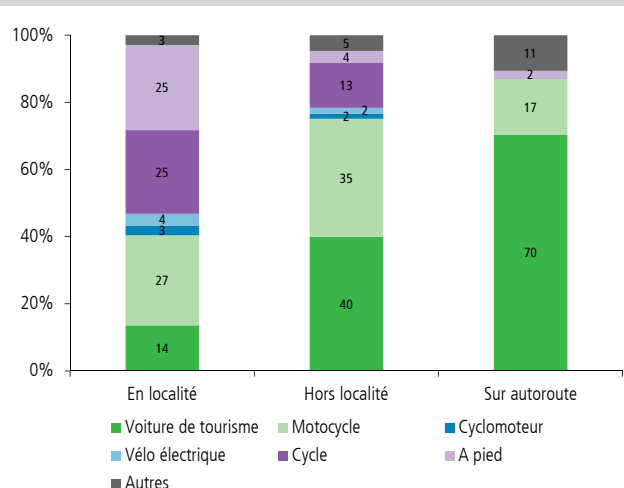
Evolution des dommages corporels graves selon la localisation, 2005–2015



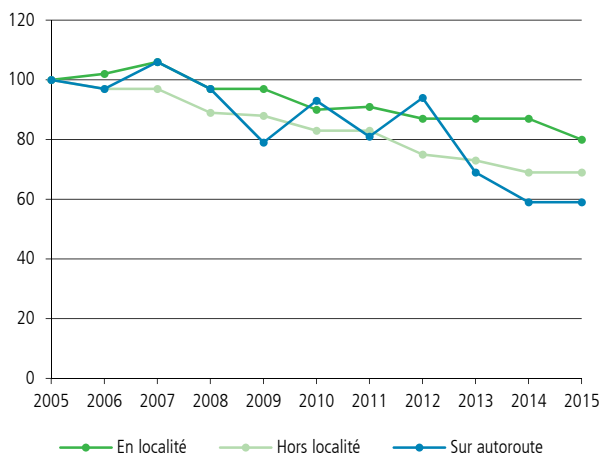
Répartition des dommages corporels graves selon la localisation, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et la localisation, Ø 2011–2015



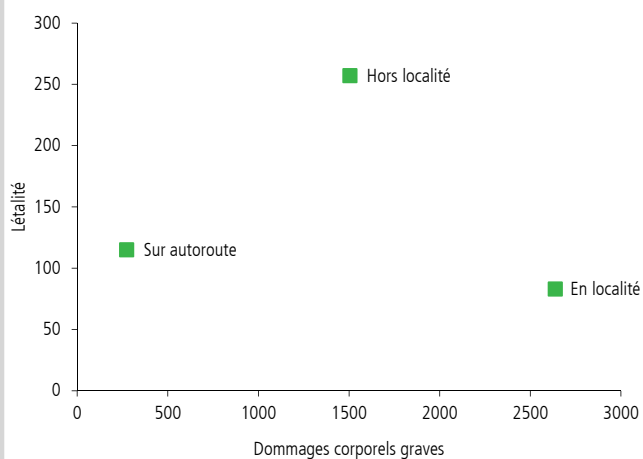
Evolution indexée des dommages corporels graves selon la localisation, 2005–2015



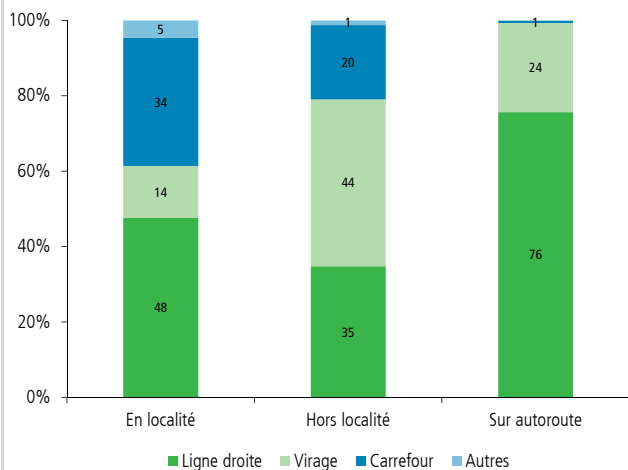
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon la localisation

Localisation	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
En localité	2 332	2 582	119	116	83
Hors localité	1 298	1 403	113	155	257
Sur autoroute	200	269	21	29	115
Total	3 830	4 254	253	300	135

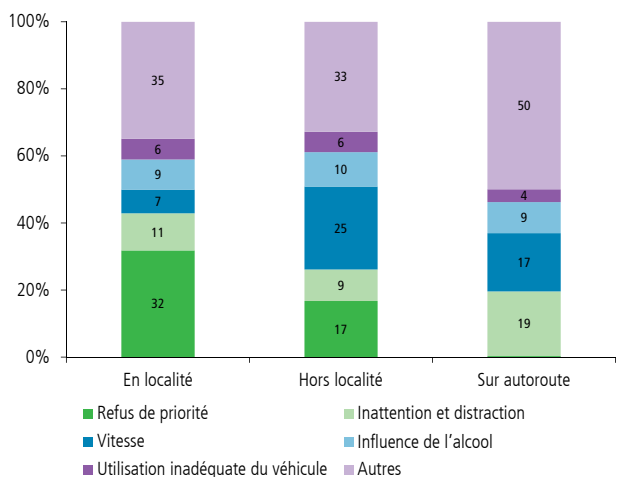
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon la localisation



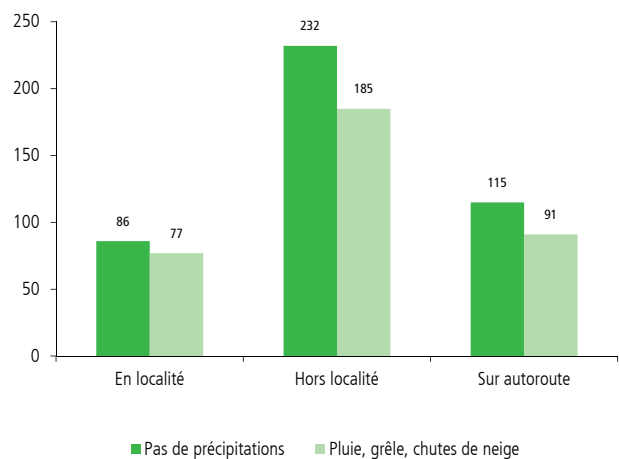
Répartition des dommages corporels graves selon l'emplacement de l'accident et la localisation, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident et la localisation, Ø 2011–2015



Létalité selon les conditions météorologiques et la localisation, Ø 2011–2015



Jour et heure

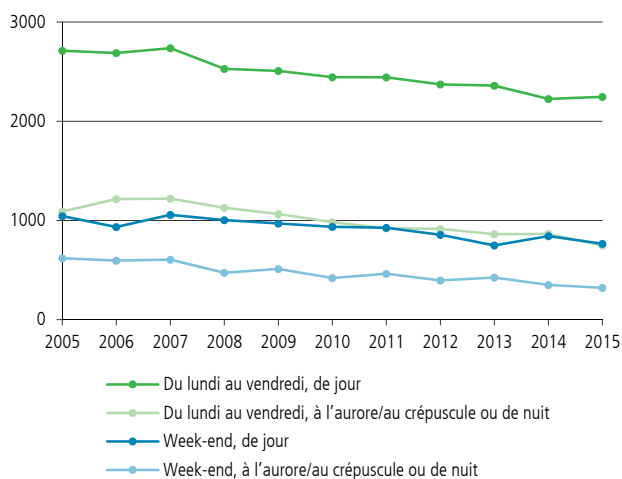
Ces dix dernières années, c'est le nombre d'accidents graves se produisant les nuits de week-end qui a le plus diminué (-48%). Celui des accidents graves survenant **de jour pendant la semaine** (du lundi au vendredi) a enregistré la baisse la plus modeste (-17%).

Les conséquences sont nettement plus graves si l'accident survient de nuit, en particulier le week-end. Cela s'explique en partie par le fait que de nuit, il y a nettement plus de pertes de maîtrise que de collisions. La proportion de pertes de maîtrise graves passe en effet de 32% de jour pendant la semaine à 61% les nuits de week-end. Il se trouve que la létalité des pertes de maîtrise est nettement plus élevée que celle des collisions. En outre, on note qu'entre 23 h et 4 h du matin, la cause d'accident la plus fréquente est l'alcool. Les conséquences d'un tel accident sont souvent particulièrement graves.

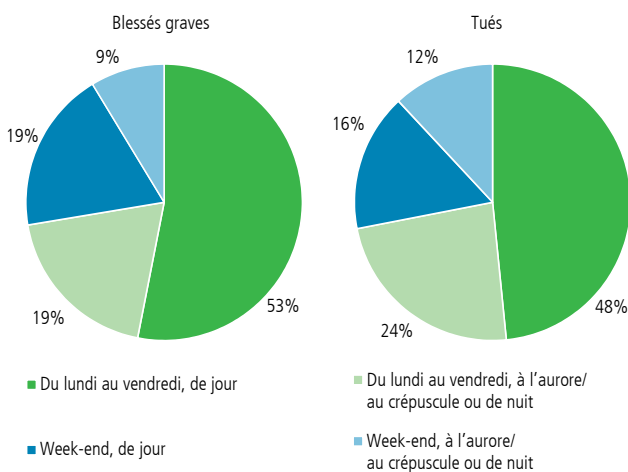
Le nombre de dommages corporels graves fluctue fortement au fil des heures d'une journée. Du lundi au vendredi, on observe deux pics, un plus petit le matin entre 7 et 8 h, et le principal **entre 17 et 18 h**. Après 18 h, le nombre d'accidents graves baisse d'heure en heure. Cette diminution est cependant nettement moins perceptible le vendredi soir et le samedi soir. Mis à part l'alcool, toutes les autres causes d'accidents se concentrent sur l'après-midi, avec également un pic le matin pour les accidents graves dus à un refus de priorité ou à la vitesse.

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 pour les années 2011 à 2015, davantage de motocyclistes que d'occupants de voitures de tourisme ont eu 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.

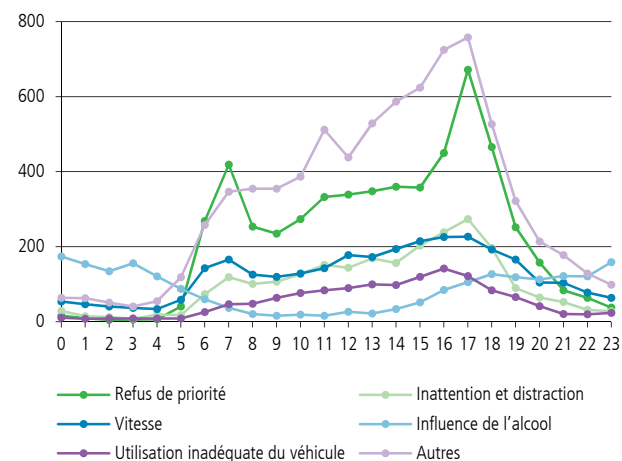
Evolution des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2005–2015



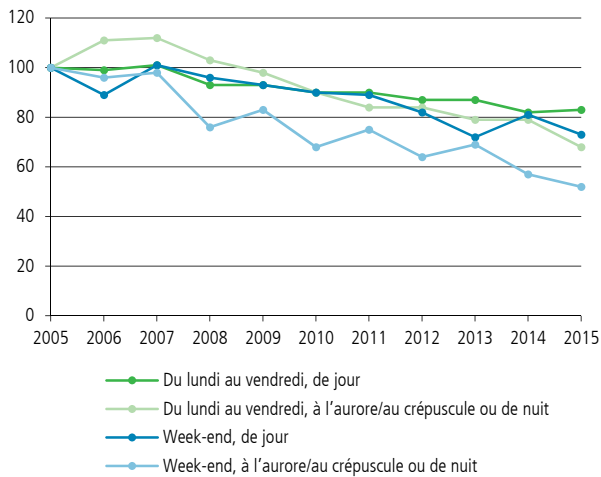
Répartition des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident et l'heure, Σ 2011–2015



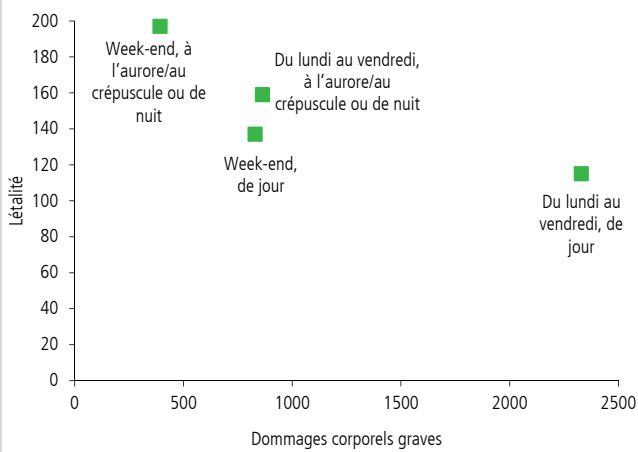
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2005–2015



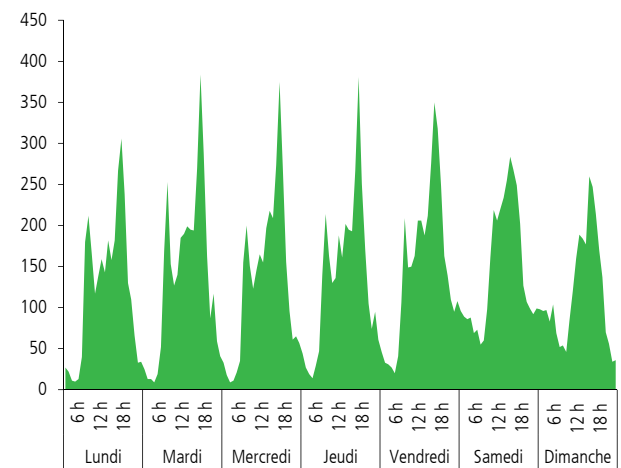
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière

Jour de la semaine et conditions de lumière	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Du lundi au vendredi, de jour	2 109	2 229	137	139	115
Du lundi au vendredi, à l'aurore/au crépuscule ou de nuit	703	835	45	75	159
Week-end, de jour	726	814	40	49	137
Week-end, à l'aurore/au crépuscule ou de nuit	292	376	31	36	197
Total	3 830	4 254	253	300	135

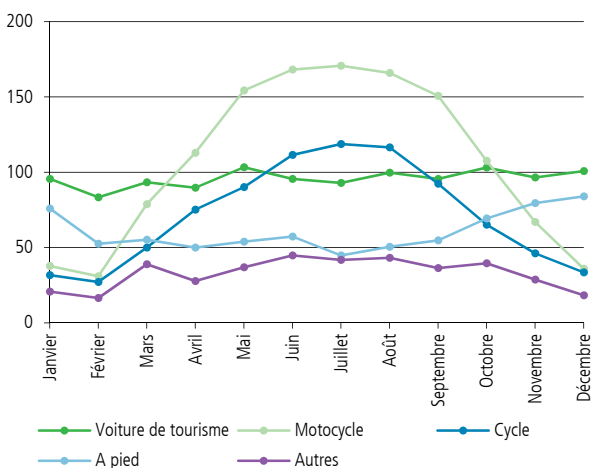
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière



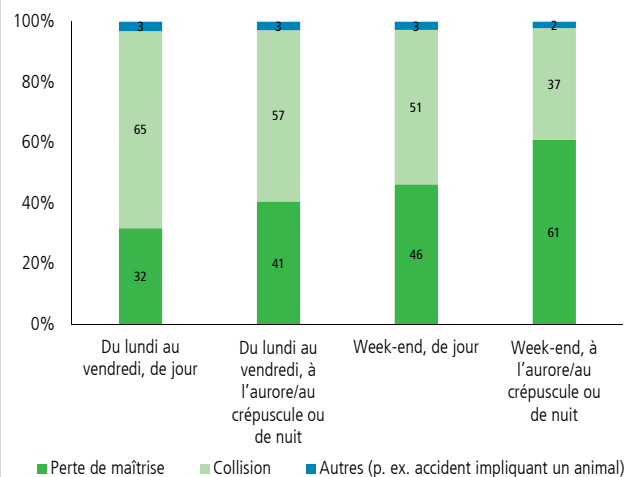
Répartition des dommages corporels graves au cours d'une semaine, selon le jour et l'heure, Σ 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves au cours d'une année, selon le moyen de locomotion et le mois, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon le type d'accident et le jour de la semaine/les conditions de lumière, Ø 2011–2015



Types d'accident

Le type d'accident le plus fréquent est la **collision entre deux parties**, suivi de près par la perte de maîtrise. Les collisions multiples et les autres types d'accident (p. ex. ceux impliquant un animal) ne représentent que 9% des accidents graves pour la période allant de 2011 à 2015. 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.

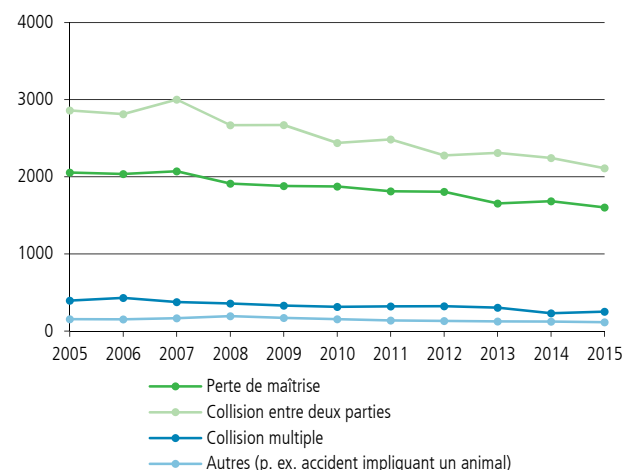
Cette dernière décennie, les différents types d'accident ont connu une évolution semblable. Seul le nombre de **collisions multiples** a diminué de manière plus prononcée. Ce type d'accident, tout comme la catégorie «autre (p. ex. avec un animal)», présente toutefois de fortes fluctuations annuelles si l'on considère l'évolution indexée. Ces fluctuations s'expliquent par le fait que ces types d'accident sont peu fréquents. L'effet d'une toute petite baisse (ou hausse) en chiffres absolus est ainsi largement amplifié en termes relatifs.

On observe qu'entre 6 h du matin et 20 h, ce sont les collisions entre deux parties qui surviennent le plus fréquemment. Par contre, entre 21 h et 5 h, ce sont les pertes de maîtrise qui sont à l'origine de la majorité des accidents graves. Quel que soit le type d'accident, c'est l'après-midi, entre 16 h et 17 h, que se concentrent le plus d'accidents graves.

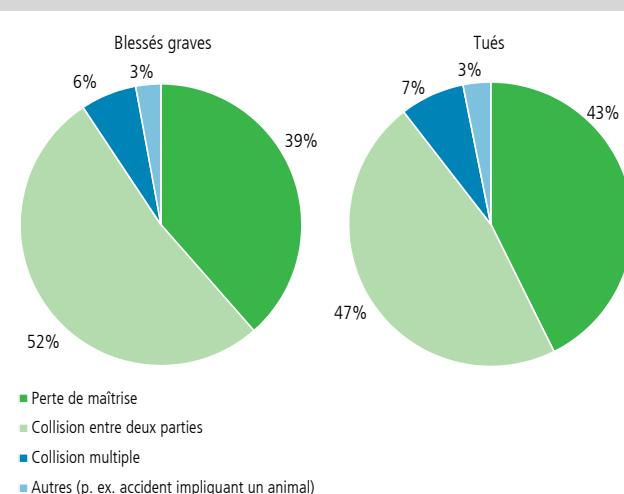
Les refus de priorité jouent un rôle prédominant dans les collisions entre deux parties. Dans les collisions multiples, l'inattention et la distraction entrent en jeu presque aussi souvent que les refus de priorité. Les pertes de maîtrise sont quant à elles surtout liées à la vitesse, suivie de l'alcool, de l'inattention et de la distraction, et de l'utilisation inadéquate du véhicule.

Durant les années 2011 à 2015, les deux moyens de locomotion le plus impliqués dans les pertes de maîtrise graves étaient les voitures de tourisme et les motocycles (respectivement 33% et 31%). La part des occupants de voitures de tourisme grièvement blessés ou tués dans les collisions entre deux parties est nettement plus faible (18%). Les motocyclistes et les piétons constituent les deux groupes d'utilisateurs le plus impliqués dans les accidents de ce type (respectivement 29% et 27%).

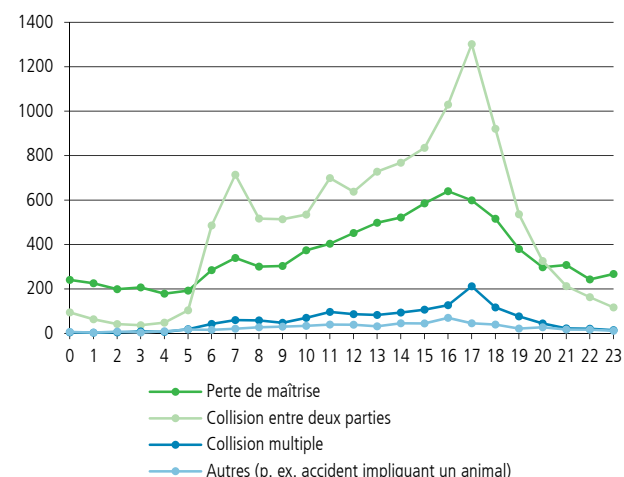
Evolution des dommages corporels graves selon le type d'accident, 2005–2015



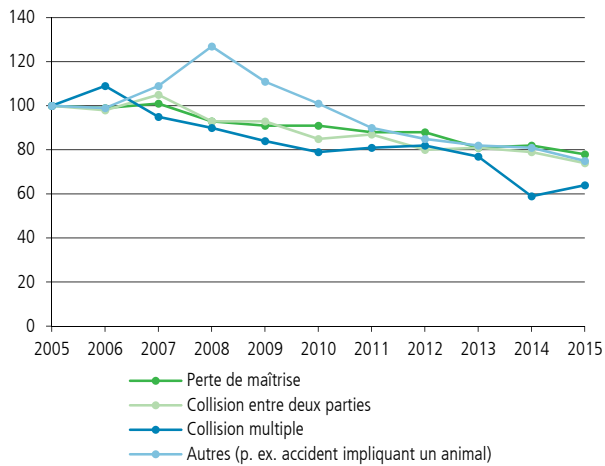
Répartition des dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves selon le type d'accident et l'heure, Σ 2011–2015



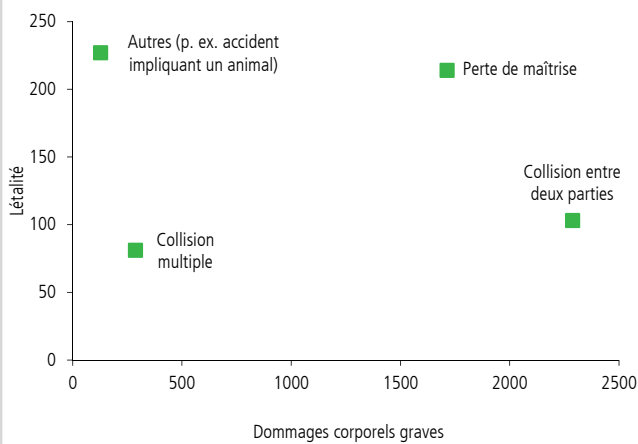
Evolution indexée des dommages corporels graves selon le type d'accident, 2005–2015



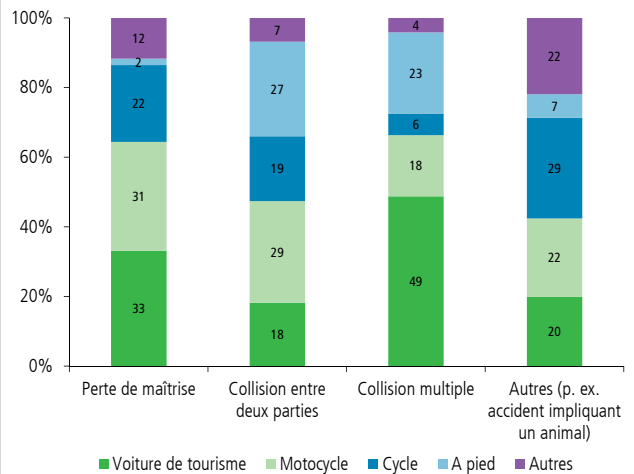
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon le type d'accident

Type d'accident	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Perte de maîtrise	1 486	1 639	117	128	214
Collision entre deux parties	1 998	2 213	114	139	103
Collision multiple	236	276	16	23	81
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	110	125	6	10	227
Total	3 830	4 254	253	300	135

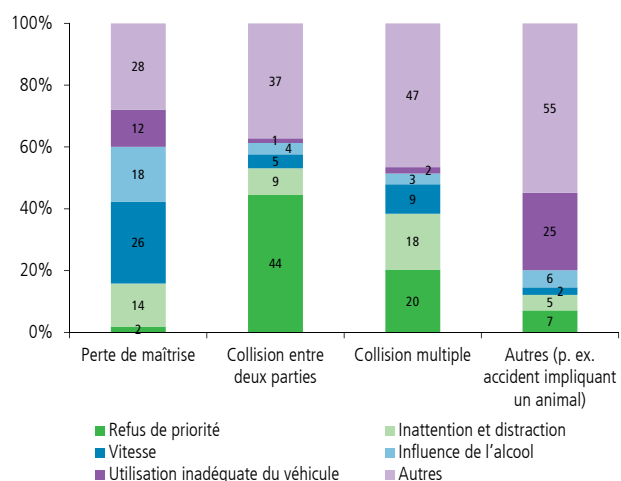
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon le type d'accident



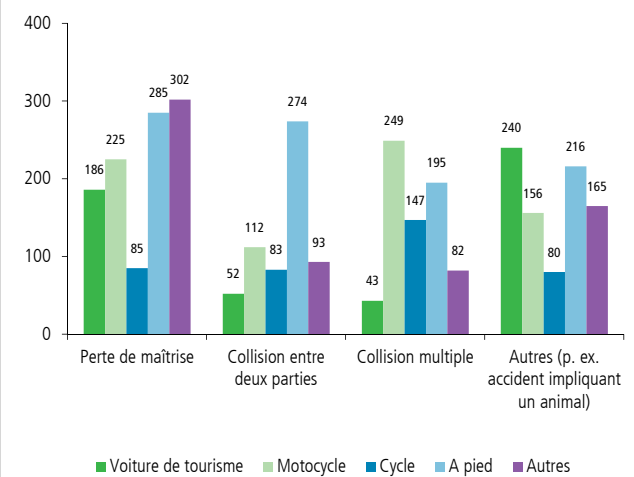
Répartition des dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le type d'accident, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des accidents graves selon le type d'accident, Ø 2011–2015



Létalité selon le moyen de locomotion et le type d'accident, Ø 2011–2015



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.

Depuis 2005, le nombre d'accidents graves de la route a baissé d'environ ¼. Parmi les causes d'accident représentées ici, la vitesse (-46%), l'inattention/la distraction (-40%) et l'alcool (-35%) ont reculé le 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 sensiblement moins reculé (respectivement -23% et -16%).

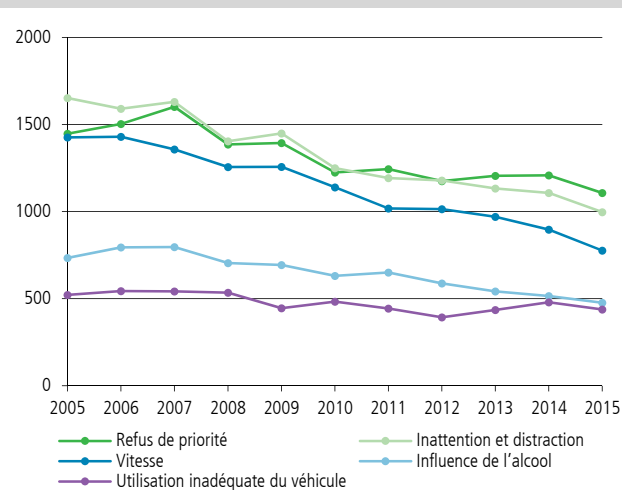
Pour 2015, les causes les plus fréquentes des accidents ayant occasionné des blessés graves ou des tués sont les **refus de priorité**, l'inattention/la distraction et la vitesse. A titre d'exemple, les refus de priorité sont responsables ou coresponsables de plus de ¼ des accidents avec des blessés graves, et la vitesse est à l'origine d'environ ¼ des accidents mortels.

Les **accidents dus à la vitesse** et les accidents avec influence de l'alcool comptent parmi ceux le plus lourds de conséquences: on dénombre quelque 230 décès pour 10000 dommages corporels (usagers de la route blessés ou tués). En d'autres termes, 1 accident sur 40 dus à la vitesse ou à l'alcool et occasionnant des blessés 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.

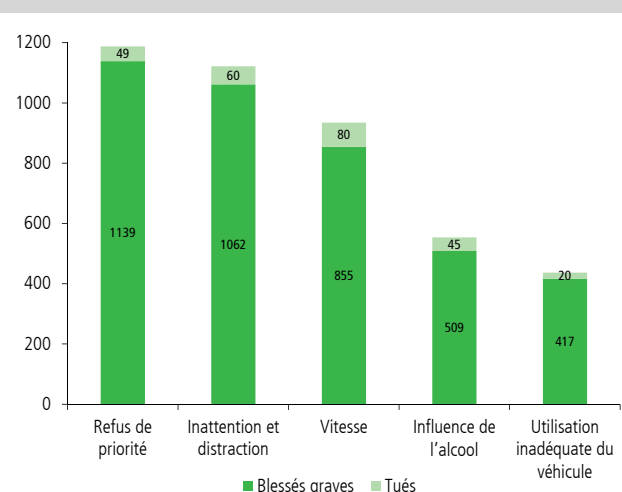
La fréquence des causes des accidents dépend de la localisation: en localité, les accidents graves découlent souvent d'un **refus de priorité**, tandis qu'hors localité, les accidents dus à la vitesse dominant.

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

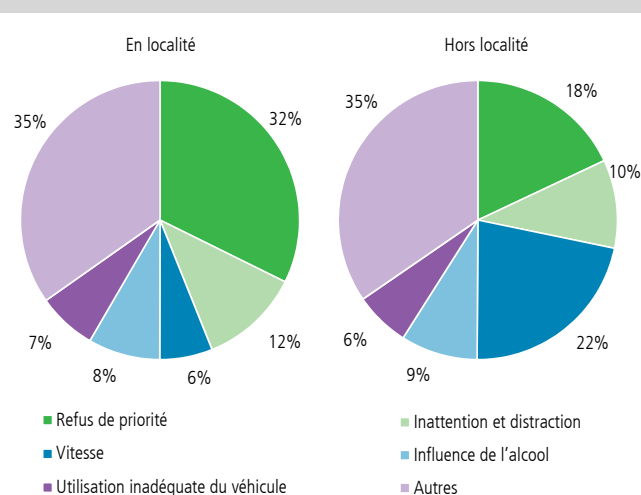
Evolution des dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2005–2015



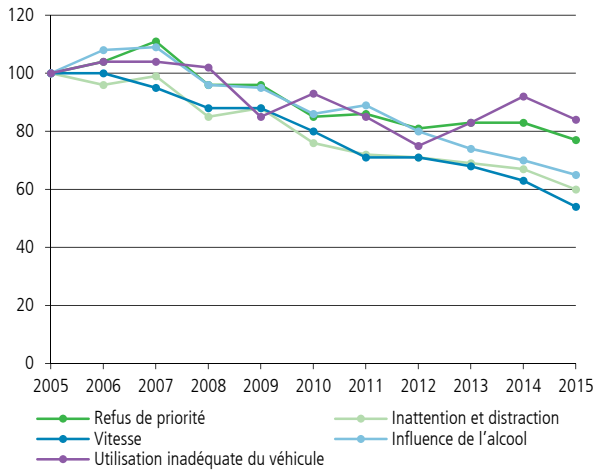
Dommages corporels graves selon la cause d'accident, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des accidents graves selon la localisation, 2015



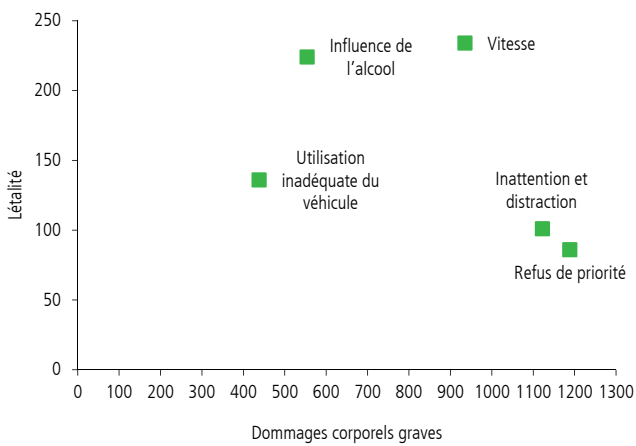
Evolution indexée des dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2005–2015



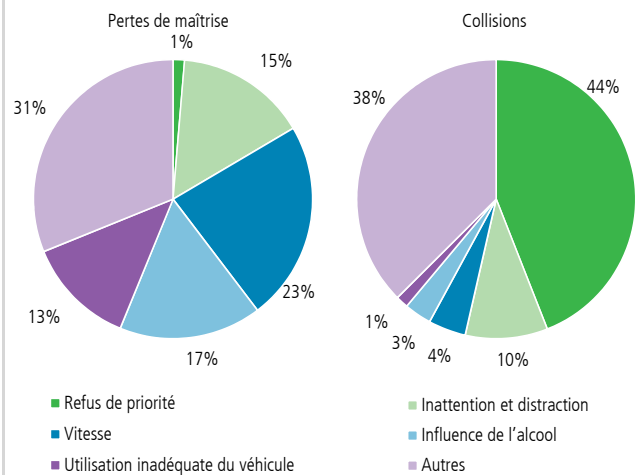
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) selon la cause d'accident

Cause d'accident	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Refus de priorité	1 055	1 163	52	49	86
Inattention et distraction	940	1 111	57	62	101
Vitesse	705	920	71	88	234
Influence de l'alcool	439	535	38	50	224
Utilisation inadéquate du véhicule	424	424	14	22	136

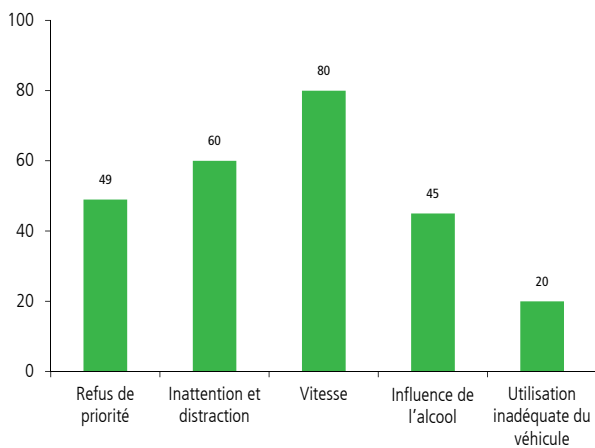
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) selon la cause d'accident



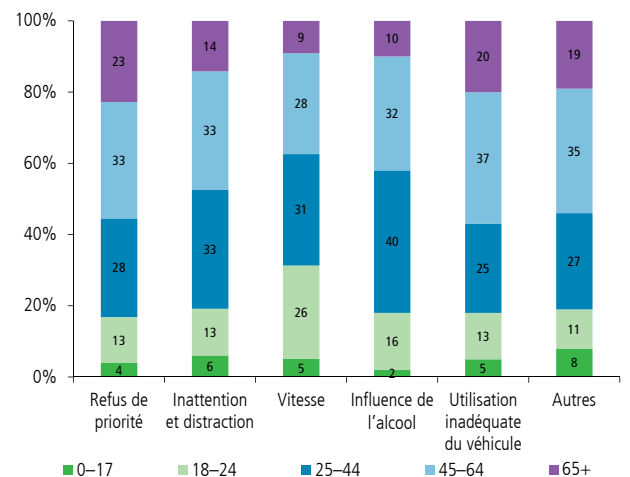
Répartition des causes principales des accidents graves selon le type d'accident, 2015



Tués selon la cause d'accident, Ø 2011–2015



Répartition des responsables principaux des accidents graves selon leur âge et la cause principale de l'accident, 2015



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.

Depuis des années, la **Suède**, les **Pays-Bas** et la **Grande-Bretagne** peuvent se targuer des taux de mortalité routière les plus bas (nombre de tués sur les routes par habitant). Même si la Suisse suit ces pays d'assez près, son taux (30 tués par million d'habitants) est supérieur de près de 10% à ceux des **leaders du classement**. Si elle présentait le même niveau de sécurité routière (rapporté à la population) que la Suède, quelque 15 usagers de la route supplémentaires auraient eu la vie sauve en 2014 (soit 228 tués au lieu de 243). L'Islande démontre qu'un taux de mortalité routière encore plus faible est possible.

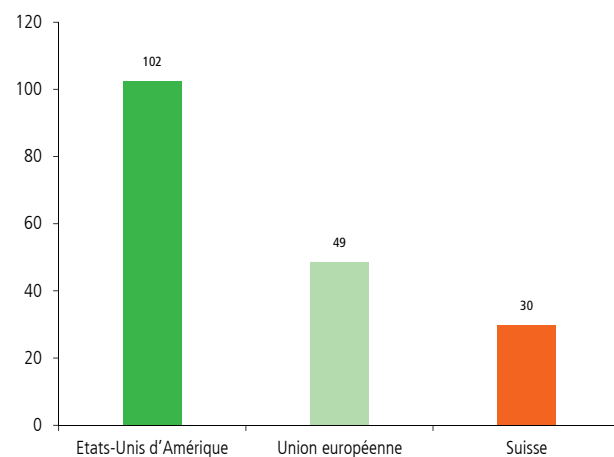
Les taux de mortalité routière varient considérablement d'un pays à l'autre: par rapport aux nations en tête du classement dont la **mortalité routière est faible** (Suède, p. ex.), certains pays (comme les Etats-Unis) ont un taux 3 à 4 fois plus élevé. Si la Suisse occupait une de ces dernières places, elle compterait plus de 800 tués sur les routes par an.

En Suisse, le nombre de tués par million d'habitants est inférieur d'environ 40% à celui des Etats membres de l'UE et même de 70% à celui des Etats-Unis. Les valeurs helvétiques pour les différents groupes d'usagers de la route sont également plus faibles que celles de la plupart des autres pays. Toutefois, si l'on considère la part de ces groupes, on remarque que la Suisse présente une accidentialité motocycliste et cycliste relativement élevée.

Ces dernières années, tous les pays de l'OCDE ont fait des progrès significatifs. Pour certains Etats, dont la Suisse, le taux de mortalité a reculé de plus de 50% durant la dernière décennie.

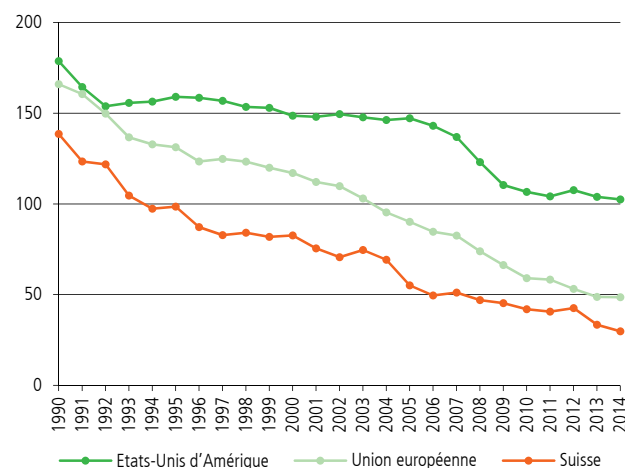
Compte tenu de cette baisse de la mortalité routière, l'accent doit être davantage mis sur les **personnes grièvement et très grièvement blessées** ainsi que sur les conséquences à long terme des accidents de la route. La diminution du nombre de blessés graves est en effet bien plus lente que celle des tués.

Tués sur les routes par million d'habitants, comparaison Etats-Unis d'Amérique / Union européenne / Suisse, 2014



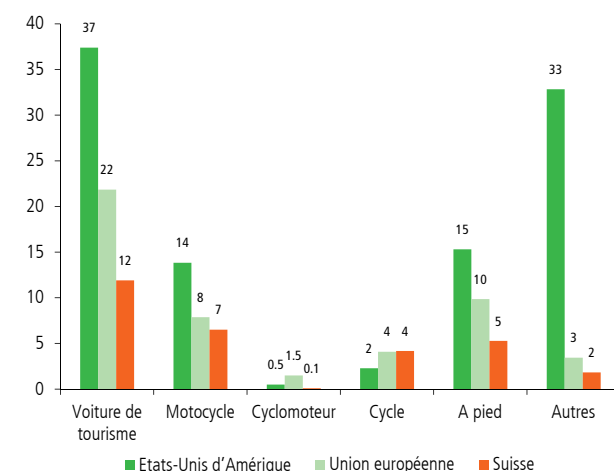
Source: OCDE, IRTAD

Evolution du nombre de tués sur les routes par million d'habitants, comparaison Etats-Unis d'Amérique / Union européenne / Suisse, 1990-2014



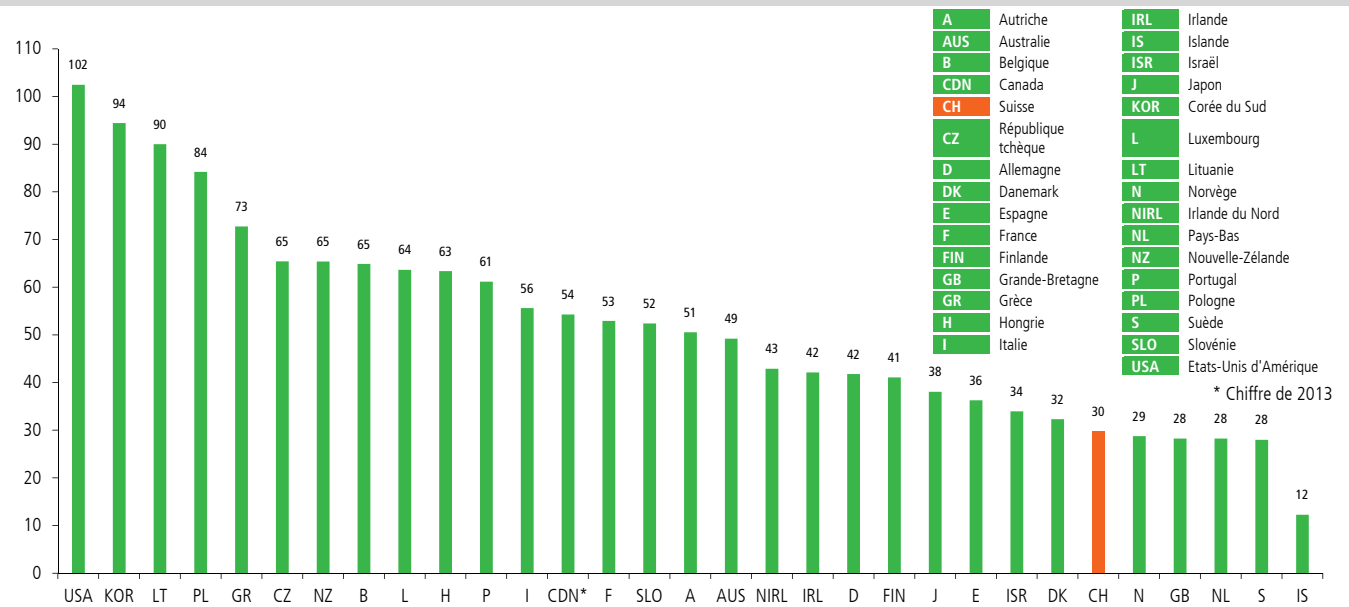
Source: OCDE, IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitants selon le moyen de locomotion, comparaison Etats-Unis d'Amérique / Union européenne / Suisse, 2014



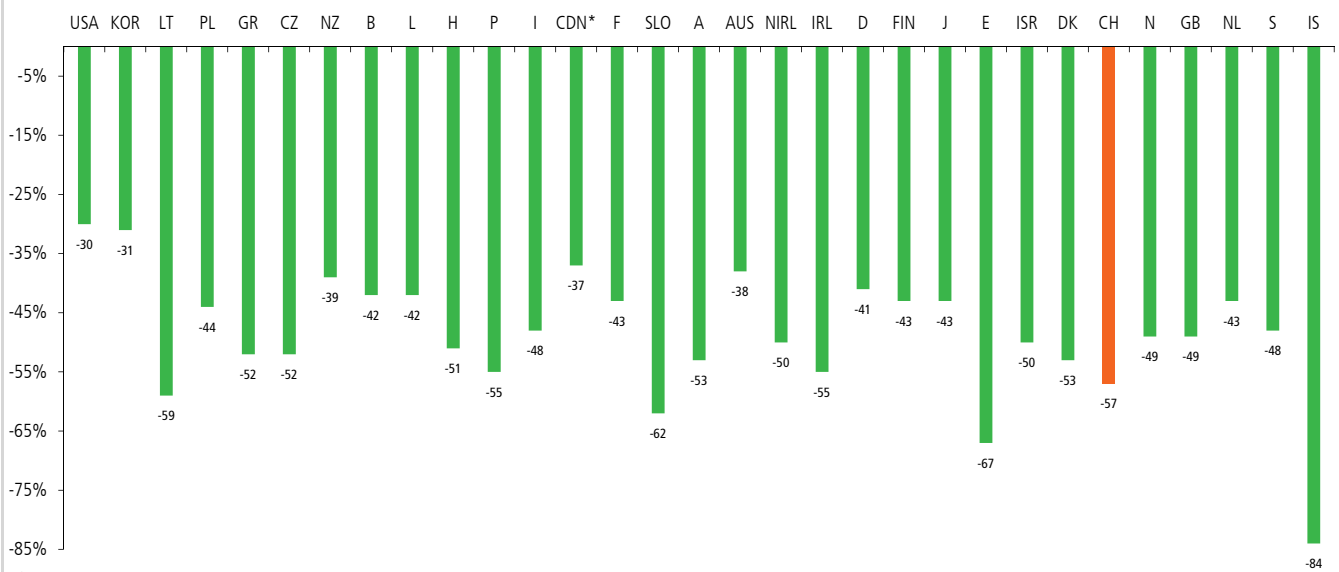
Source: OCDE, IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitants, comparaison internationale, 2014



Source: OCDE, IRTAD

Variation du nombre de tués sur les routes par million d'habitants entre 2004 et 2014, en pour cent, comparaison internationale



* Variation entre 2004 et 2013

Source: OCDE, IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitants selon le moyen de locomotion, comparaison internationale, 2014

Moyen de locomotion	USA	KOR	LT	PL	GR	CZ	NZ	B	L	H	P	I	CDN*	F	SLO	A	AUS	NIRL	IRL	D	FIN	J	E	ISR	DK	CH	N	GB	NL	S	IS
Voiture de tourisme	37	...	40	35	26	33	40	34	44	26	21	25	28	26	29	22	24	23	23	20	22	8	16	10	16	12	17	13	11	13	9
Motocycle	14	...	4	6	25	8	9	8	15	6	9	12	6	10	7	9	...	8	...	7	3	4	6	4	3	7	4	5	3	3	0
Cycle	2	...	6	8	2	6	2	7	0	10	3	4	2	2	6	5	2	2	3	5	4	6	2	1	5	4	2	2	7	3	0
A pied	15	...	37	29	11	12	10	9	5	15	14	10	9	8	7	8	6	10	9	6	7	14	7	14	4	5	3	7	3	5	0
Autres	34	...	2	6	8	5	4	7	0	6	14	6	10	7	3	6	...	1	...	4	5	6	6	4	4	2	...	1	5	3	3
Total	102	94	90	84	73	65	65	65	64	63	61	56	54	53	52	51	49	43	42	42	41	38	36	34	32	30	29	28	28	28	12

* Chiffre de 2013

Source: OCDE, IRTAD





Les accidents en détail

La grave accidentalité des cyclistes n'a pas baissé depuis 2005. En 2015, les seniors grièvement blessés étaient plus nombreux que dix ans auparavant. Leurs accidents ont souvent une issue fatale du fait de leur vulnérabilité physique. Les accidents de vélos électriques progressent aussi. Toujours plus répandus, ces cycles constituent un nouveau défi pour la prévention.

Piétons

Le nombre de dommages corporels graves subis par les piétons a connu quelques fluctuations durant la dernière décennie. Les chiffres des accidents ont néanmoins tendance à stagner sur l'ensemble de la période. Seuls **les moins de 18 ans** affichent une évolution positive durable (-30%).

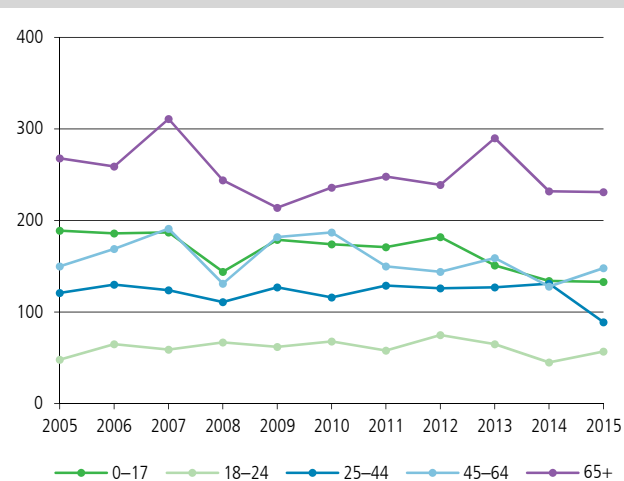
Rapporté à l'exposition, le **risque** pour un piéton d'être tué ou grièvement blessé lors d'un accident présente une évolution en forme de U: très élevé chez les enfants et les seniors, il est le plus faible pour les tranches d'âge intermédiaires. Par rapport au risque des 25-44 ans, il est multiplié par 2 pour les 6-14 ans et par 2,5 pour les 65-90 ans. Les enfants gravement accidentés en qualité de piétons sont souvent de sexe masculin (près de 60%), alors que les piétons de 65 ans et plus lourdement accidentés sont principalement des femmes.

En valeur absolue, les piétons de 65 ans et plus subissent la plupart des dommages corporels graves. La forte proportion de **seniors** parmi les tués (60%) est particulièrement frappante. Elle tient à leur grande **vulnérabilité physique**. Dans la tranche d'âge des 0-17 ans, 94 piétons décèdent en moyenne sur 10 000 dommages corporels, contre 712 tués pour les seniors, soit près de 8 fois plus. Si l'on considère la létalité et la fréquence en fonction de la tranche d'âge, on constate en effet que les accidents graves de piétons concernent essentiellement les seniors.

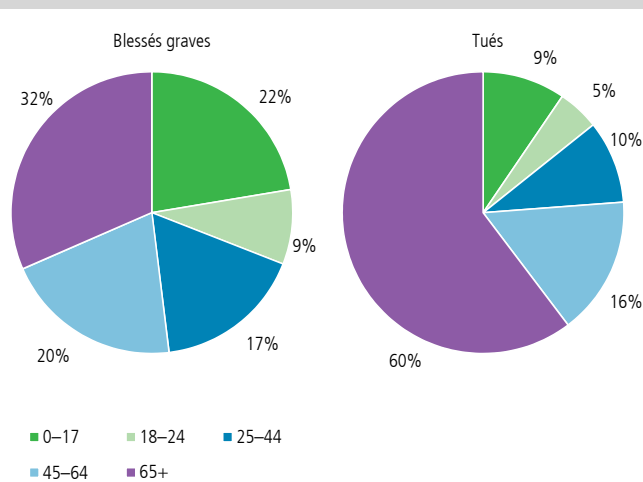
En général, les accidents de piétons sont des collisions avec d'autres usagers de la route. Toutes tranches d'âge confondues, plus de la moitié des piétons gravement accidentés sont d'**innocentes** victimes. Cette part augmente avec l'âge et s'établit à environ $\frac{3}{4}$ pour les piétons de 65 ans et plus. La situation est très différente chez les enfants: la moitié des 0-14 ans tués ou grièvement blessés sont responsables de l'accident.

Près de 60% des accidents graves de piétons se produisent en dehors des passages piétons. En moyenne, 278 personnes ont été grièvement blessées et 20 autres tuées sur des **passages piétons** ces cinq dernières années.

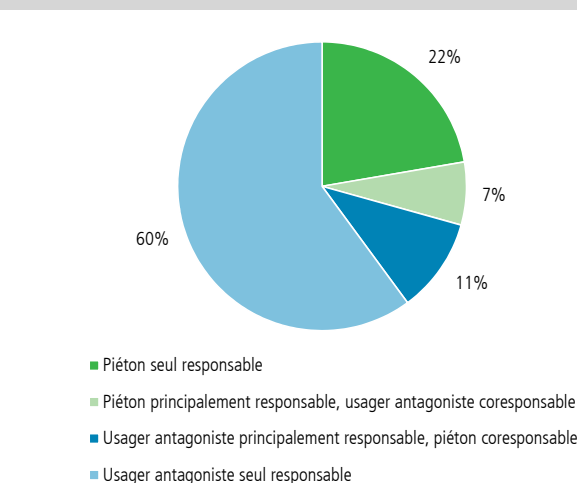
Evolution des dommages corporels graves subis par les piétons selon leur âge, 2005-2015



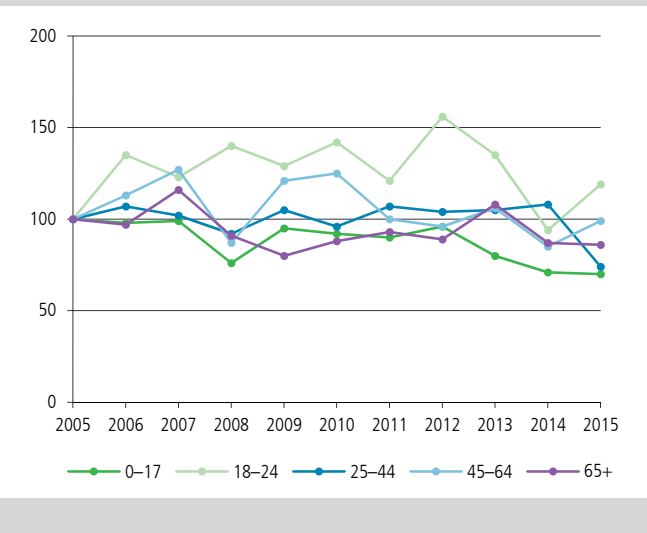
Répartition des dommages corporels graves subis par les piétons selon leur âge, Ø 2011-2015



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des piétons, Ø 2011-2015



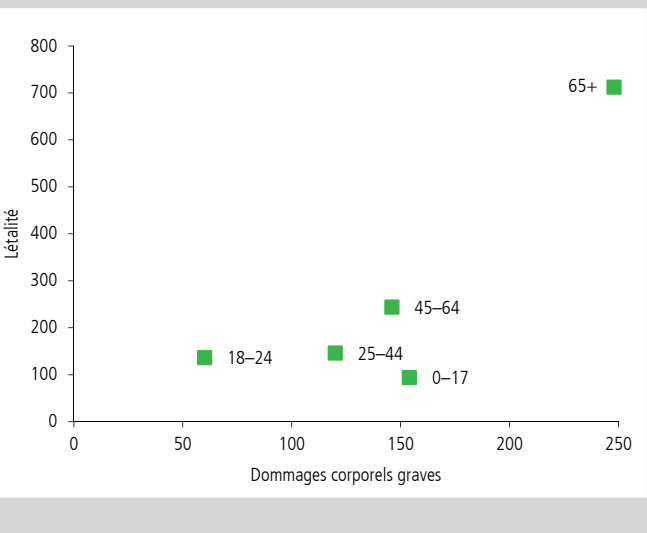
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les piétons selon leur âge, 2005–2015



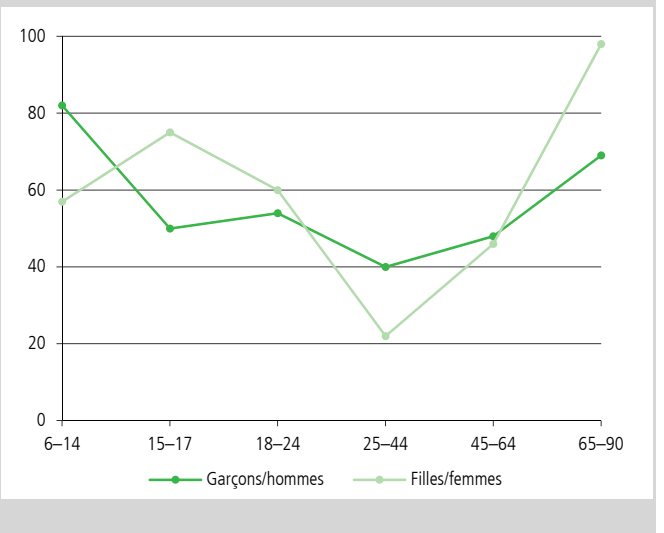
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des piétons selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
0–17	130	156	3	6	94
18–24	55	58	2	4	136
25–44	85	119	4	7	146
45–64	136	142	12	12	244
65+	194	212	37	37	712
Total	600	687	58	66	273

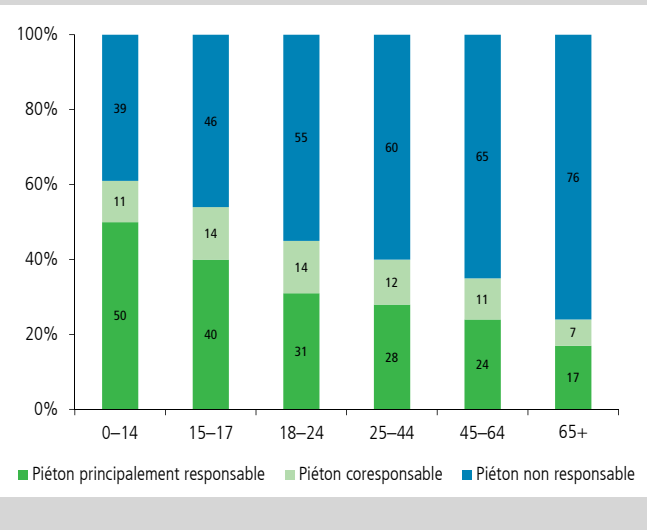
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des piétons selon leur âge



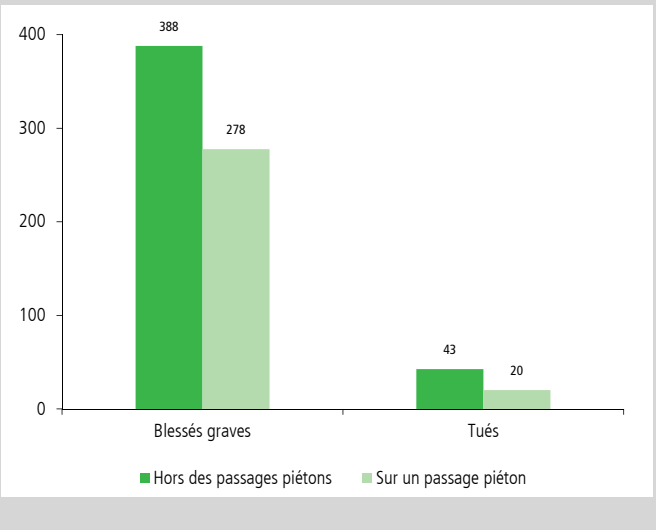
Dommages corporels graves subis par les piétons pour 100 millions d'heures de participation au trafic, selon le sexe et l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents ayant occasionné des dommages corporels graves à des piétons, selon l'âge du piéton, Ø 2011–2015



Dommages corporels graves subis par les piétons selon le régime de priorité, Ø 2011–2015



Cycle

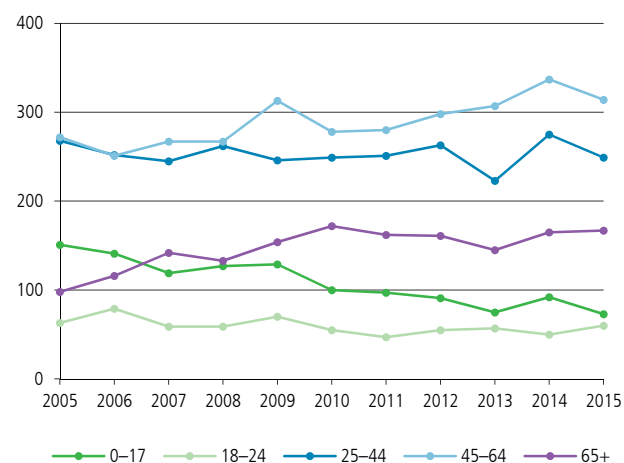
En 2015, 838 cyclistes ont été grièvement blessés et 25 autres tués dans des accidents de la circulation. Ainsi, contrairement aux autres usagers de la route, les cyclistes ne présentent **pas de recul** des accidents ayant occasionné des dommages corporels graves durant la dernière décennie. Des **différences en fonction de l'âge** se sont cependant dessinées au fil du temps, principalement pour la tranche d'âge la plus jeune et la plus âgée. Ces dix dernières années, le nombre de dommages corporels graves a baissé de moitié chez les 0–17 ans, mais il a progressé de 70% chez les personnes de 65 ans et plus. Ces évolutions découlent vraisemblablement de changements intervenus dans les prestations kilométriques et, pour les seniors, également de mutations démographiques.

Les **seniors** ont les accidents de cycle les plus graves, ce en raison de leur grande vulnérabilité physique. S'ils se blessent lors d'un accident de vélo, leur probabilité de décéder est 3 fois supérieure à celle des 45–64 ans et près de 7 fois plus élevée que celle des moins de 18 ans. La vulnérabilité des seniors se reflète également dans la répartition des blessés graves et des tués selon la tranche d'âge: les seniors représentent 18% des cyclistes grièvement blessés, mais 37% des tués.

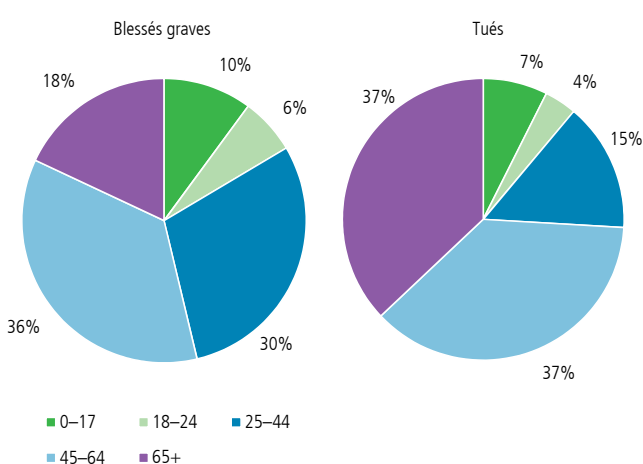
Les cyclistes qui ont une **collision** grave sont des victimes innocentes dans plus de la moitié des cas (55%). Ils sont seuls responsables de 29% des collisions, et le responsable principal ou le coresponsable de 16% d'entre elles. La part des collisions graves subies par les cyclistes dans les **giratoires** est particulièrement importante. Dans 89% des cas, les usagers antagonistes sont seuls responsables.

Si l'on considère tous les accidents graves, y compris les pertes de maîtrise, la part des cyclistes principalement responsables s'accroît conformément aux attentes et atteint environ $\frac{2}{3}$. Ici encore, il existe des différences selon l'âge: les accidents graves relèvent un peu moins souvent de la seule responsabilité des 25–64 ans que de celle des autres tranches d'âge. En revanche, les enfants sont très souvent tenus pour **principalement responsables** des accidents (81%).

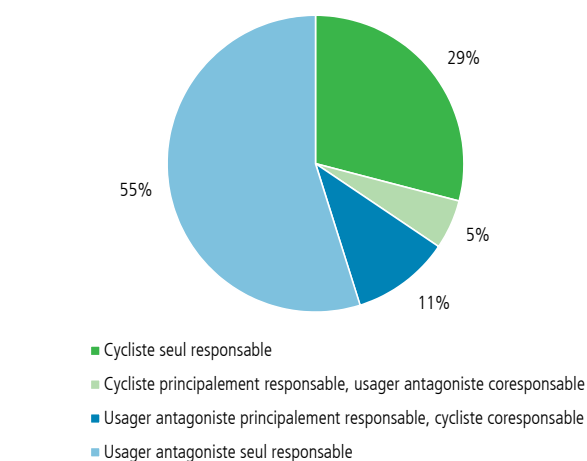
Evolution des dommages corporels graves subis par les cyclistes selon leur âge, 2005–2015



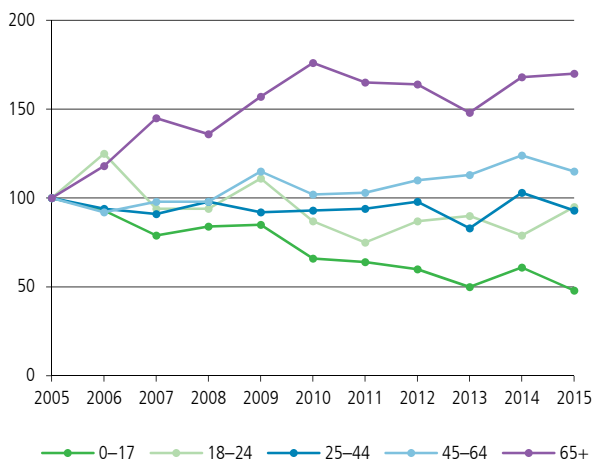
Répartition des dommages corporels graves subis par les cyclistes selon leur âge, Ø 2011–2015



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des cyclistes, Ø 2011–2015



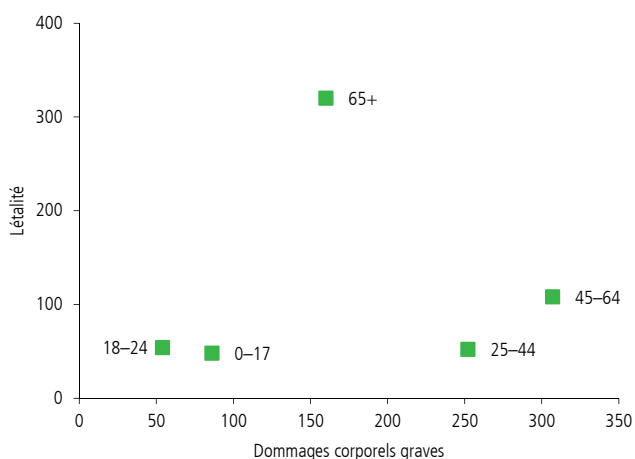
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les cyclistes selon leur âge, 2005–2015



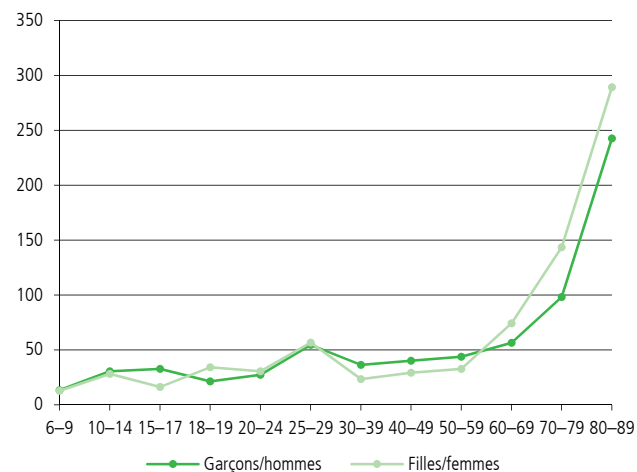
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des cyclistes selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
0–17	71	89	2	2	48
18–24	58	52	2	1	54
25–44	244	248	5	4	52
45–64	305	290	9	10	108
65+	160	149	7	12	320
Total	838	828	25	29	99

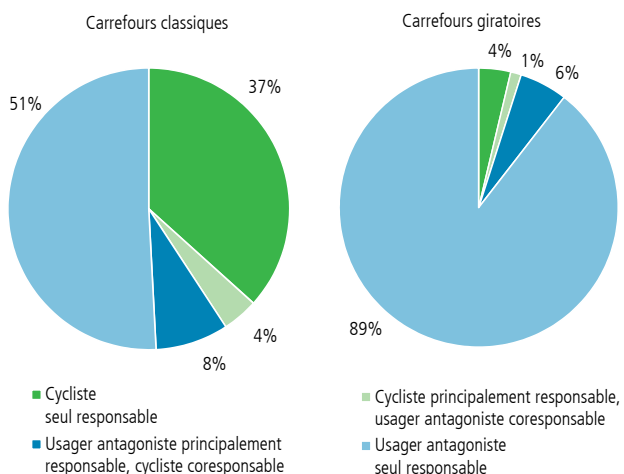
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des cyclistes selon leur âge



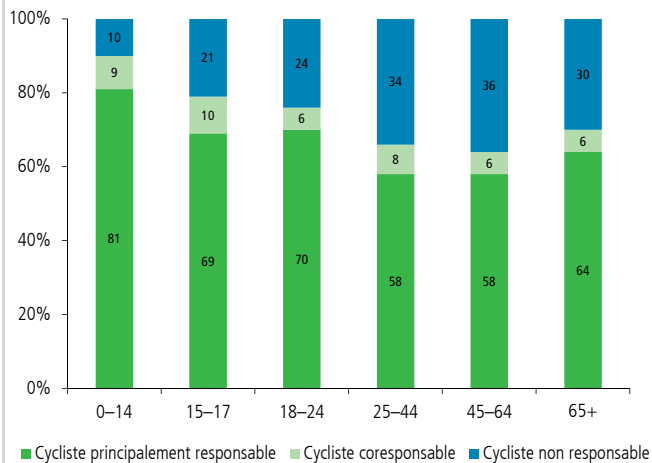
Dommages corporels graves subis par les cyclistes pour 100 millions de personnes-kilomètres, selon le sexe et l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des 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 2011–2015



Répartition des responsables des accidents ayant occasionné des dommages corporels graves à des cyclistes, selon l'âge du cycliste, Ø 2011–2015



Vélo électrique

En Suisse, le vélo électrique constitue, depuis 2011, une catégorie de véhicules distincte dans la statistique des accidents de la circulation routière. Depuis lors, l'évolution de l'accidentalité reflète le développement du **parc de ces véhicules** et la **structure des âges** des utilisateurs.

Ces cinq dernières années, le nombre de dommages corporels graves a été multiplié par 2,5 pour les utilisateurs de vélos électriques, et même par 3,5 pour les seniors. En 2015, 163 cyclistes motorisés ont été grièvement blessés et 14 autres tués. Plus de 80% des dommages corporels graves concernent des personnes de 45 ans ou plus.

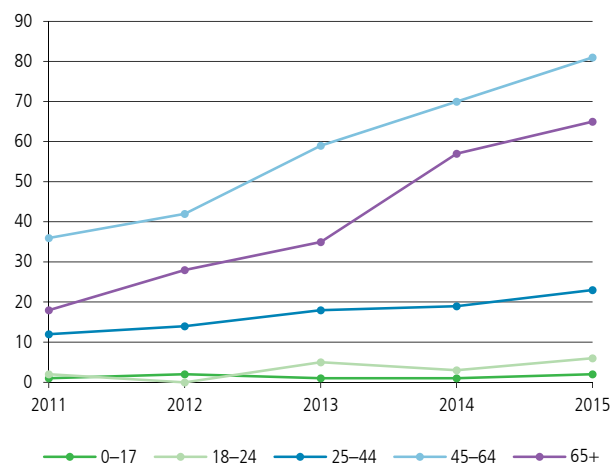
La répartition des blessés graves et celle des tués selon la tranche d'âge révèlent que la gravité des blessures occasionnées par un accident à vélo électrique croît sensiblement avec l'âge: les personnes de **65 ans et plus** représentent 31% des utilisateurs de vélos électriques grièvement blessés, mais 83% des tués. La létalité traduit également la grande vulnérabilité physique des seniors: leur risque de décès est 8 fois supérieur à celui des 45–64 ans.

La répartition des accidents graves par type de vélo électrique reflète, elle aussi, le parc de véhicules et la structure des utilisateurs. En effet, la plupart des utilisateurs de vélos électriques grièvement accidentés se déplaçaient avec un **vélo électrique lent** (sans plaque de contrôle). Les usagers de **vélos électriques rapides** (munis d'une plaque de contrôle) grièvement accidentés ont majoritairement entre 45 et 64 ans.

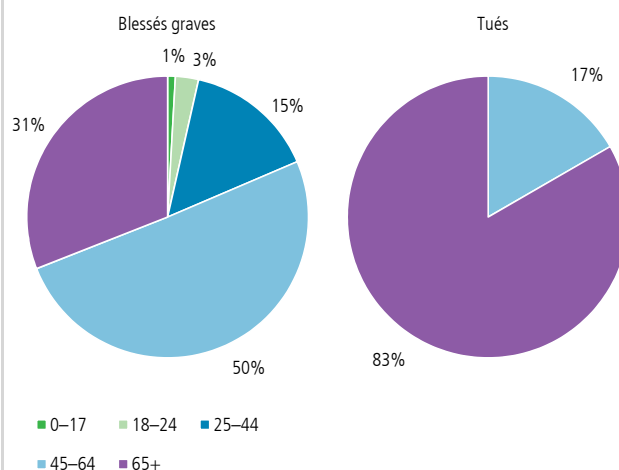
Les blessures graves ou mortelles des utilisateurs de vélos électriques rapides résultent à parts quasi égales de pertes de maîtrise et de collisions. En revanche, **les pertes de maîtrise** dominent chez les usagers de vélos électriques lents. Plus de 60% d'entre elles se produisent sur un tronçon droit et environ 20% dans un virage.

Les utilisateurs de vélos électriques ont souvent des collisions graves à des **carrefours** (carrefours classiques ou giratoires), l'utilisateur antagoniste étant fréquemment le responsable principal de l'accident. Près de 60% des collisions graves impliquant un vélo électrique lui sont imputées exclusivement. Les utilisateurs de vélos électriques sont les seuls fautifs dans à peine 1/4 des collisions.

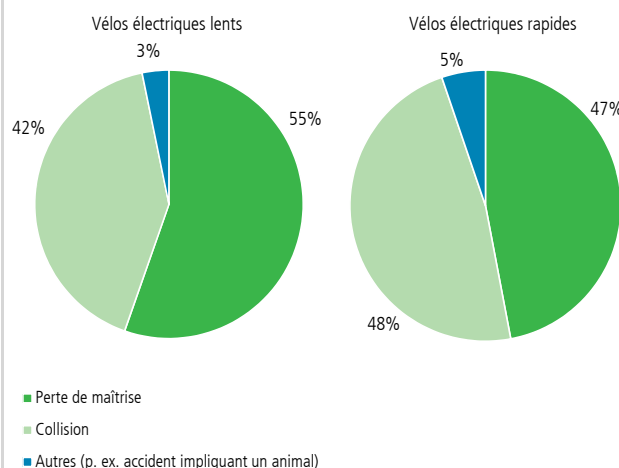
Evolution des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur âge, 2011–2015



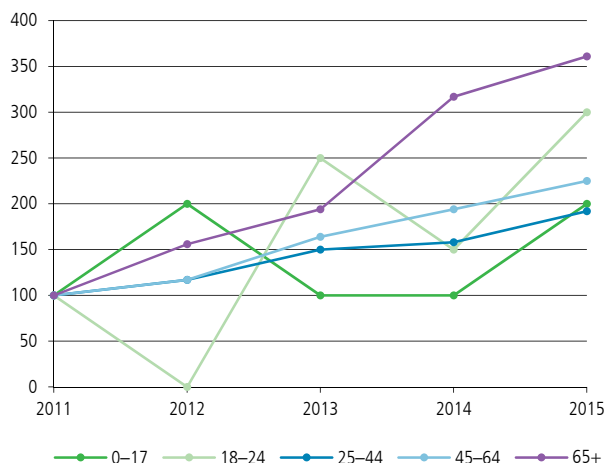
Répartition des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur âge, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon le type d'accident et de vélo électrique, Ø 2011–2015



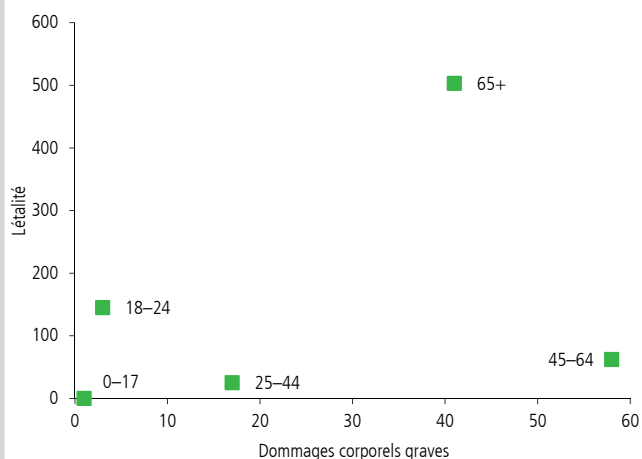
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur âge, 2011–2015



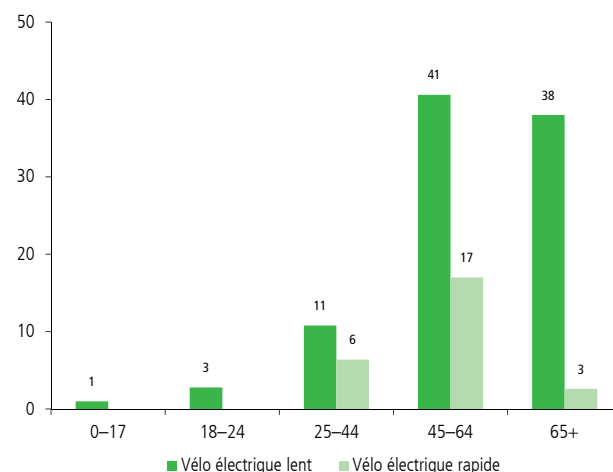
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2011–2014) et létalité (Ø 2011–2015) des utilisateurs de vélos électriques selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2011–2015
	2015	Ø 2011–2014	2015	Ø 2011–2014	
0–17	2	1	0	0	0
18–24	5	3	1	0	145
25–44	22	16	1	0	25
45–64	79	51	2	1	62
65+	55	31	10	4	503
Total	163	101	14	5	178

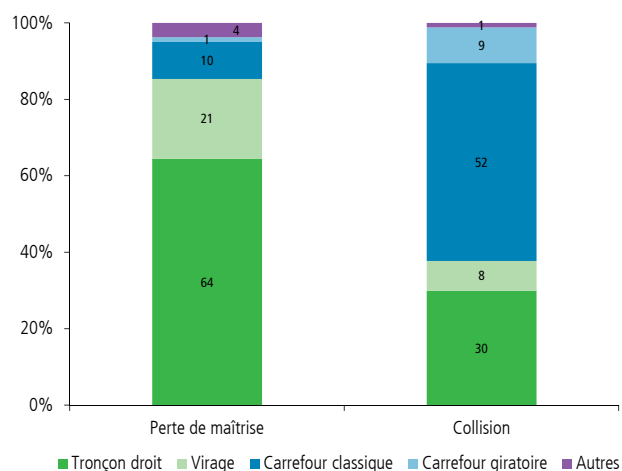
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2011–2015) des utilisateurs de vélos électriques selon leur âge



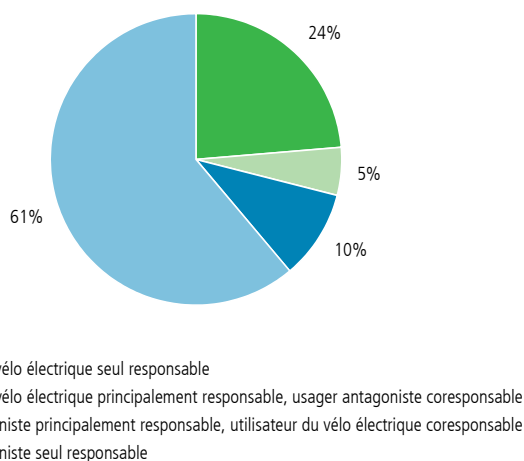
Dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon leur type de vélo électrique et leur âge, Ø 2011–2015



Répartition des dommages corporels graves subis par les utilisateurs de vélos électriques selon le lieu et le type d'accident, Ø 2011–2015



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des utilisateurs de vélos électriques, Ø 2011–2015



Motocycle

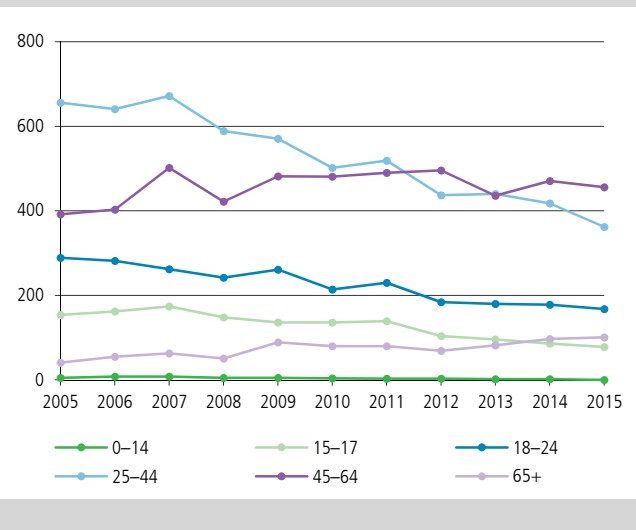
En 2015, 1099 motocyclistes ont été grièvement blessés et 66 autres tués dans des accidents de la route en Suisse. Par rapport à 2005, la **réduction** du nombre de dommages corporels graves chez les motocyclistes atteint 24%. L'analyse détaillée révèle cependant des différences en fonction de l'âge: l'accidentalité des **tranches d'âge inférieures à 45 ans** a évolué très positivement, puisque les dommages corporels graves ont diminué de 40 à 50%. En revanche, elle a été multipliée par 2,5 chez les **65 ans et plus**, probablement surtout en raison d'une hausse du nombre de motocyclistes dans cette tranche d'âge.

Compte tenu de la grande vulnérabilité physique des seniors, leurs accidents de moto sont très sérieux: leur risque de décéder dans un accident à moto (385 tués pour 10000 dommages corporels) est plus de 2 fois supérieur à celui des autres tranches d'âge. Par rapport au nombre de kilomètres parcourus, ils ont environ 50% de blessures graves ou mortelles de plus que les autres motocyclistes adultes. Les 16–17 ans présentent également un risque accru rapporté aux prestations kilométriques (environ 30%), mais leurs accidents sont sensiblement moins graves que ceux des autres tranches d'âge (quelque 50 conducteurs entre 15 et 17 ans tués pour 10000 dommages corporels).

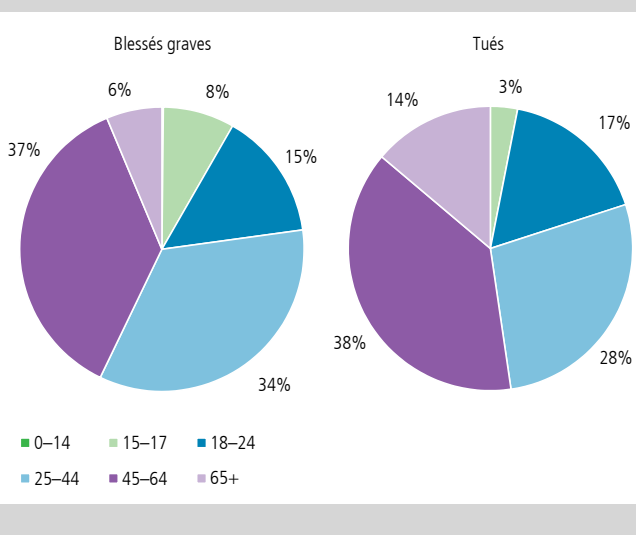
Près de 40% des dommages corporels graves subis par les motocyclistes résultent de pertes de maîtrise et quelque 60% de **collisions**. La responsabilité principale de ces dernières est imputée à l'usager antagoniste dans un peu plus de 60% des cas; celui-ci en est même l'unique responsable dans 53% des cas. 1/3 des collisions sont causées par les seuls motocyclistes.

Si l'on considère tous les accidents graves, y compris les pertes de maîtrise, la part des motocyclistes qui en sont les **responsables principaux** est plus élevée (environ 60%), comme on pouvait s'y attendre. Aucune responsabilité n'est imputée au motocycliste dans un peu plus de 30% des accidents graves. Il n'y a pas de différences significatives entre les tranches d'âge.

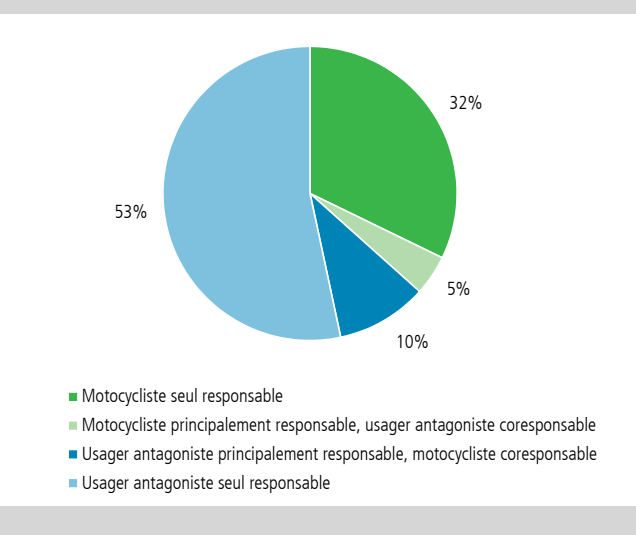
Evolution des dommages corporels graves subis par les motocyclistes selon leur âge, 2005–2015



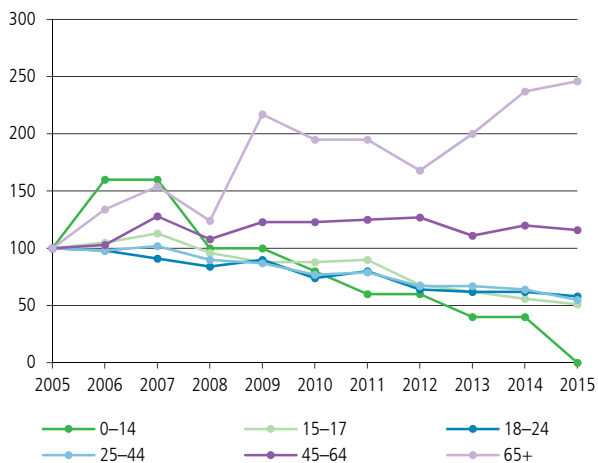
Répartition des dommages corporels graves subis par les motocyclistes selon leur âge, Ø 2011–2015



Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des motocyclistes, Ø 2011–2015



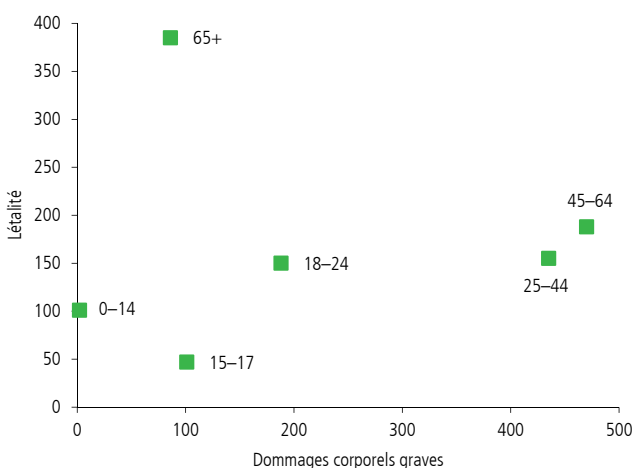
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les motocyclistes selon leur âge, 2005–2015



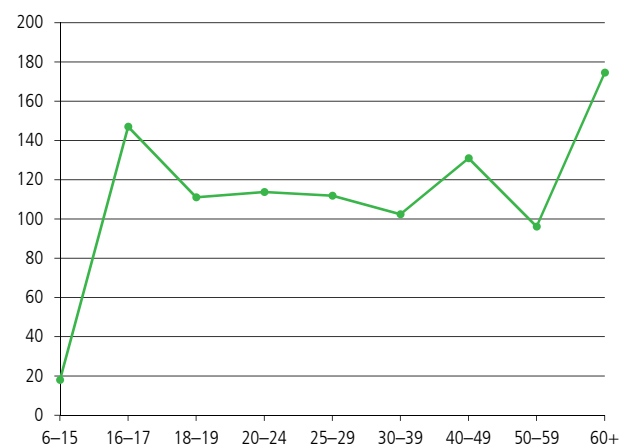
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des motocyclistes selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
0–14	0	3	0	0	101
15–17	75	111	3	1	47
18–24	159	186	9	11	150
25–44	348	443	14	20	155
45–64	430	451	26	23	188
65+	87	75	14	7	385
Total	1 099	1 268	66	63	158

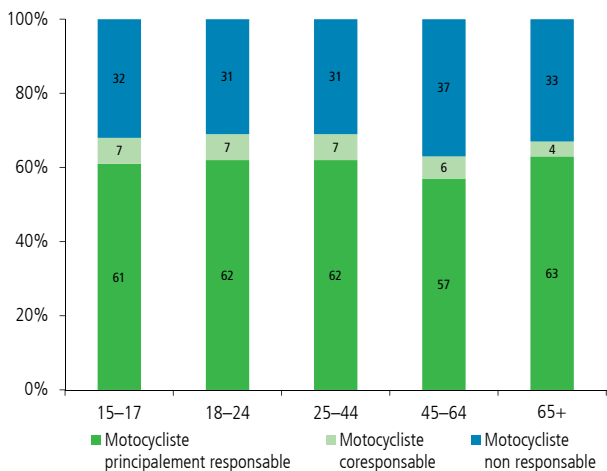
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des motocyclistes selon leur âge



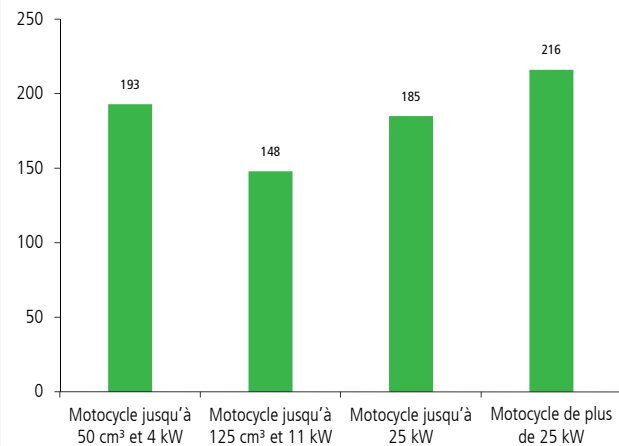
Dommages corporels graves subis par les motocyclistes pour 100 millions de personnes-kilomètres, selon l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents ayant occasionné des dommages corporels graves à des motocyclistes, selon l'âge du motocycliste, Ø 2011–2015



Dommages corporels graves subis par les motocyclistes pour 100 000 motos admises dans la circulation routière, selon le type de moto, Ø 2011–2015



Voiture de tourisme

En 2015, 882 occupants de voitures de tourisme ont été grièvement blessés et 75 autres tués sur les routes suisses. Le nombre de dommages corporels graves a ainsi diminué de moitié ces dix dernières années. Cette **baisse** varie toutefois d'une tranche d'âge à l'autre: elle est la plus forte chez les moins de 45 ans (entre 61 et 65%) et atteint encore 36% chez les 45–64 ans. Quelques fluctuations ont été constatées chez les seniors de 65 ans et plus pendant la dernière décennie, mais aucune tendance positive ne se dessine.

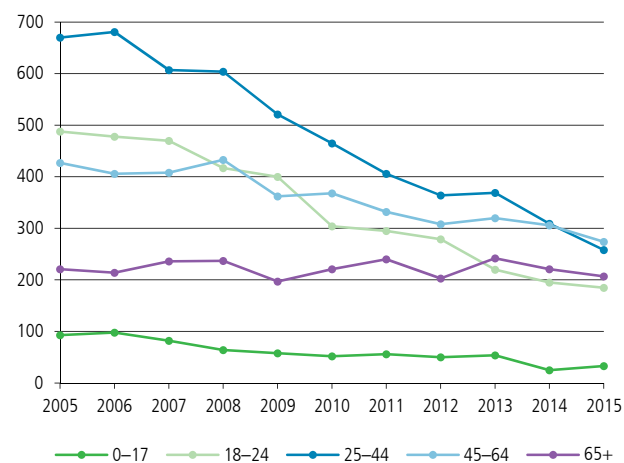
Comme pour les autres moyens de locomotion, les **seniors** circulant dans une voiture de tourisme présentent le risque de décès le plus élevé de toutes les tranches d'âge. A noter que la létalité des **18–24 ans** est supérieure à celle des 25–64 ans pour les accidents en voiture de tourisme. Cela tient vraisemblablement à leur accidentalité très caractéristique (principalement des accidents de nuit, le week-end, de type perte de maîtrise et dus à la vitesse).

Les jeunes occupants de voitures de tourisme et les seniors sont aussi le plus exposés **si l'on considère les kilomètres parcourus**. Les personnes de 70 ans et plus affichent un risque de blessures graves ou mortelles 2 à 4 fois supérieur à celui des 30–39 ans, celui des jeunes hommes de 18–19 ans étant même multiplié par 5. Le risque des jeunes femmes de 18–19 ans est sensiblement inférieur à celui des jeunes hommes, mais il correspond environ au triple de celui de tous les 30–39 ans.

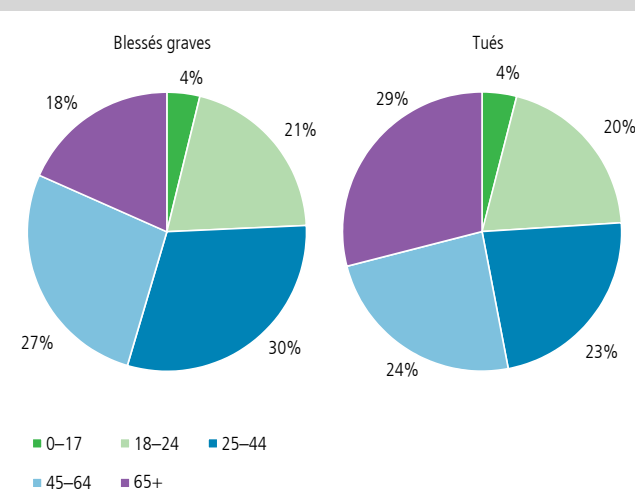
Lorsque des occupants de voitures de tourisme sont grièvement blessés ou tués à la suite d'une **perte de maîtrise**, celle-ci découle souvent d'une vitesse inadaptée ou excessive (33%). L'alcool constitue la deuxième cause principale la plus fréquente (24%). Les refus de priorité jouent un rôle important (23%) dans les **collisions** graves, suivis par l'inattention/la distraction et la vitesse.

Les conducteurs de voitures de tourisme grièvement ou mortellement blessés dans un accident en sont les **responsables principaux** dans près des ¾ des cas. Cette part est plus élevée pour la tranche d'âge la plus jeune et pour la tranche d'âge la plus âgée que pour les autres.

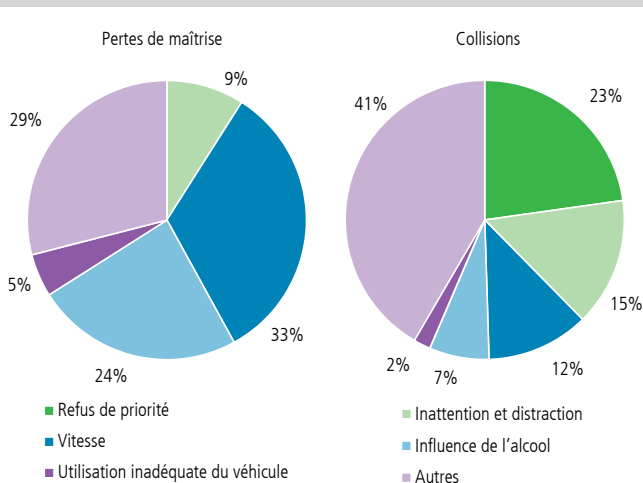
Evolution des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge, 2005–2015



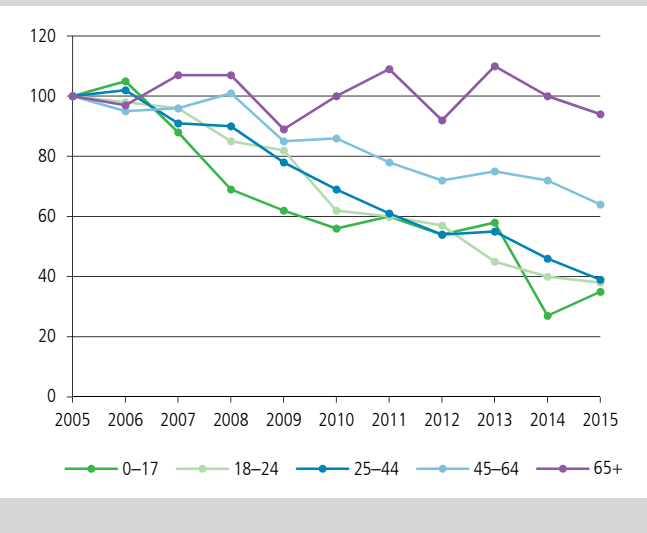
Répartition des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge, Ø 2011–2015



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 2011–2015



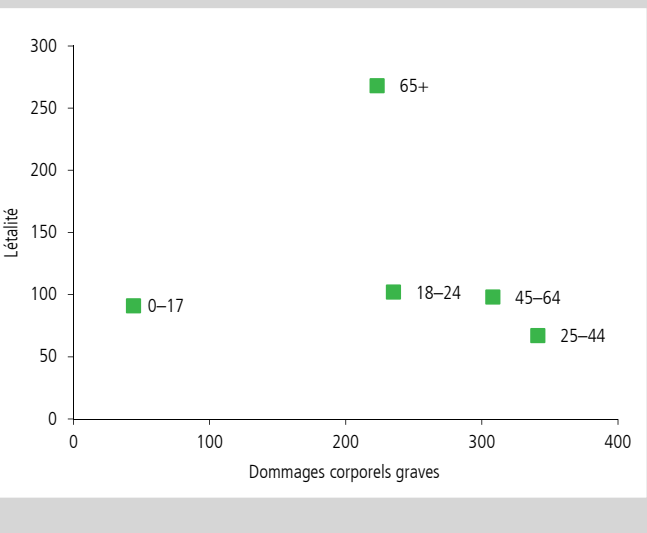
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme selon leur âge, 2005–2015



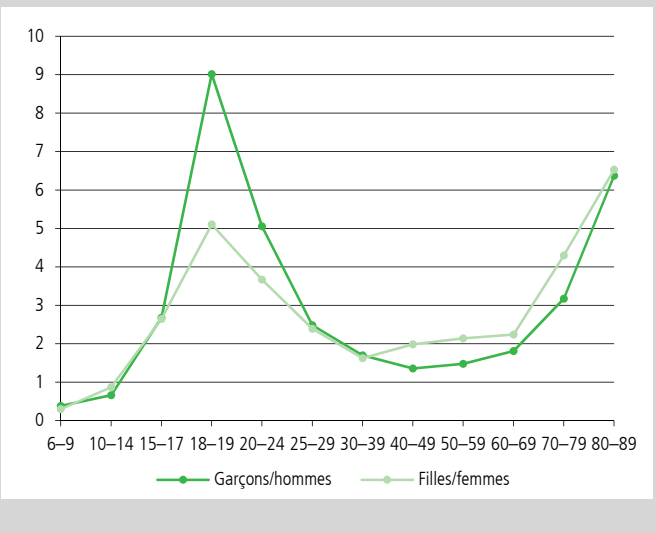
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des occupants de voitures de tourisme selon leur âge

Age	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
0–17	30	43	3	4	91
18–24	165	240	20	19	102
25–44	237	357	21	26	67
45–64	265	298	9	29	98
65+	185	193	22	33	268
Total	882	1 130	75	110	103

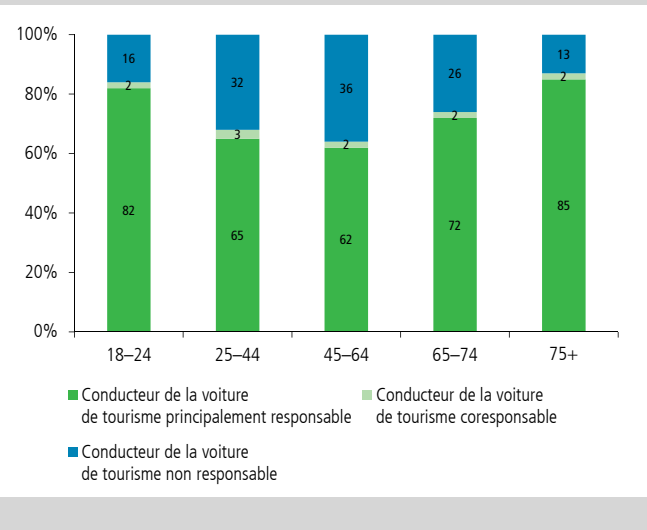
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des occupants de voitures de tourisme selon leur âge



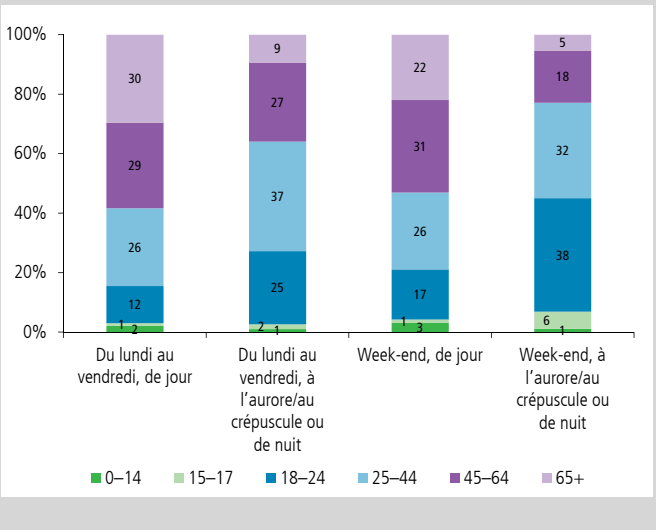
Dommages corporels graves subis par les occupants de voitures de tourisme pour 100 millions de personnes-kilomètres, selon le sexe et l'âge de ces usagers de la route, 2010



Répartition des responsables des accidents ayant occasionné des dommages corporels graves à des conducteurs de voitures de tourisme, selon l'âge du conducteur de la voiture de tourisme, Ø 2011–2015



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 2010–2015



Véhicules automobiles lourds

Les accidents impliquant des véhicules automobiles lourds ont souvent des conséquences très graves. En général, les occupants de ces véhicules sont relativement bien protégés, alors que ce sont les **usagers antagonistes** qui subissent majoritairement des blessures graves ou mortelles. Les accidents impliquant un autocar ou un bus, comme celui de Sierre en 2012 (28 tués), ont cependant de fortes répercussions sur les chiffres des occupants accidentés de véhicules automobiles lourds.

En 2015, 183 personnes ont été grièvement blessées et 42 autres tuées dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd. Parmi ces dommages corporels, seul 1 sur 5 concernait les occupants de ces véhicules. Au cours de la dernière décennie, les dommages corporels graves subis lors d'accidents de ce type ont, dans l'ensemble, reculé de 36%. Les usagers antagonistes non motorisés ont enregistré la baisse la plus faible (-20%).

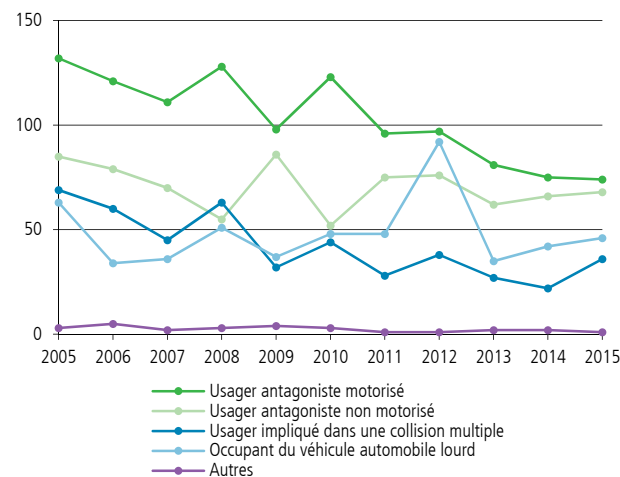
Comme escompté, les **usagers antagonistes non motorisés** subissent les blessures les plus graves lors d'accidents avec des véhicules automobiles lourds: 9% sont mortellement blessés. Cette part est sensiblement inférieure (3%) chez les usagers antagonistes motorisés.

Sur autoroute, les accidents graves impliquant un véhicule automobile lourd sont très souvent liés à un **dépassement** ou à un **changement de voie de circulation** (24%) et assez souvent à des tamponnements (15%). Hors localité, ils résultent surtout de collisions frontales (11%) et de dépassements/changements de voie de circulation (10%), mais rarement de pertes de maîtrise (2%).

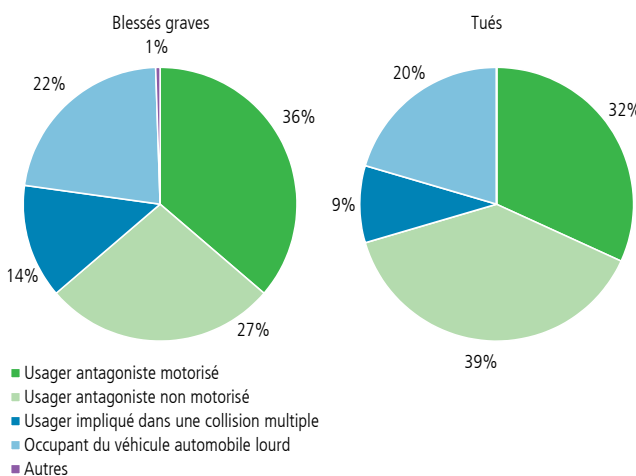
Le refus de priorité est la cause principale la plus fréquente des collisions graves impliquant un véhicule automobile lourd, tandis que la vitesse joue un rôle important dans les pertes de maîtrise.

Les collisions sont souvent occasionnées par l'usager antagoniste, qui en est le seul **responsable** dans 55% des cas. Cette part est encore plus élevée sur autoroute: près de 70% des collisions y sont imputées exclusivement aux usagers antagonistes.

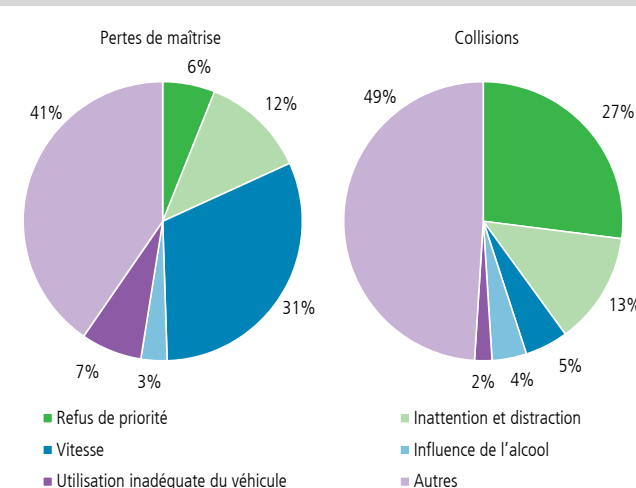
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'usager de la route impliqué, 2005–2015



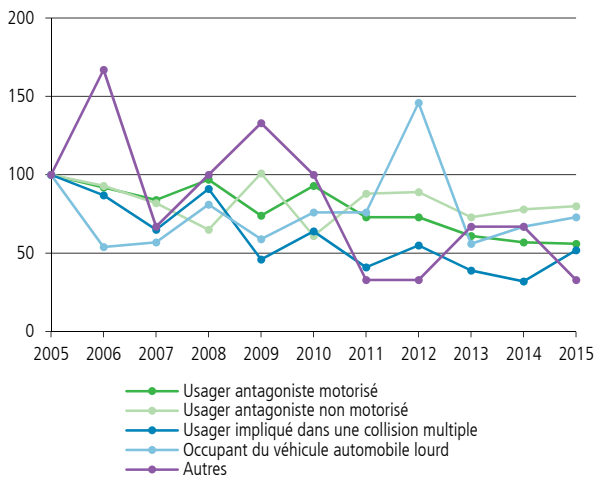
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'usager de la route impliqué, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des accidents graves impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'accident, Ø 2011–2015



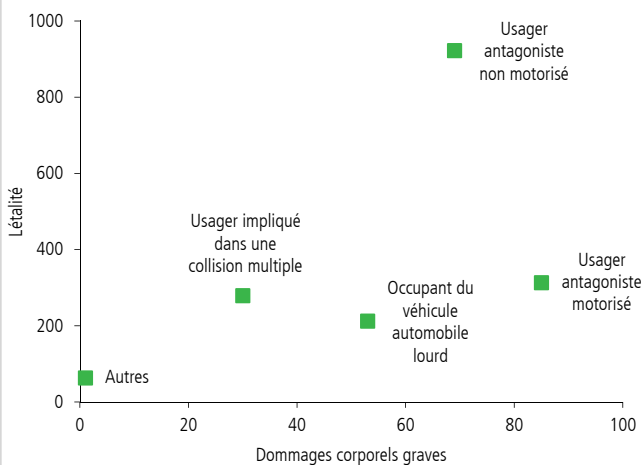
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'utilisateur de la route impliqué, 2005-2015



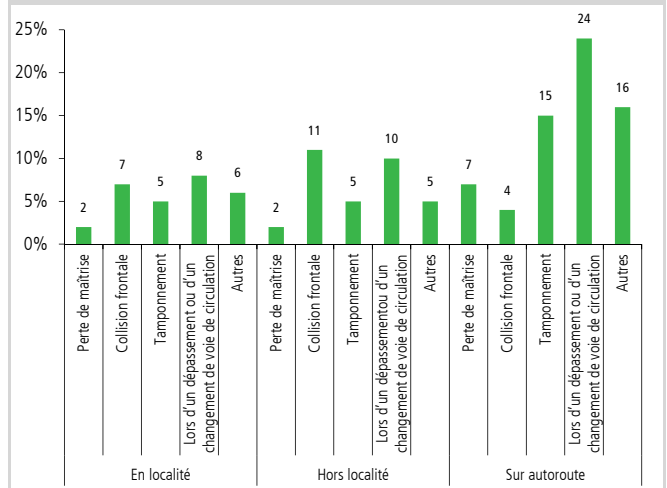
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010-2014) et létalité (Ø 2005-2015) pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'utilisateur de la route impliqué

Usager impliqué	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005-2015
	2015	Ø 2010-2014	2015	Ø 2010-2014	
Usager antagoniste motorisé	64	79	10	16	313
Usager antagoniste non motorisé	44	53	24	13	922
Usager impliqué dans une collision multiple	32	27	4	5	279
Occupant du véhicule automobile lourd	42	44	4	9	212
Autres	1	2	0	0	63
Total	183	205	42	43	356

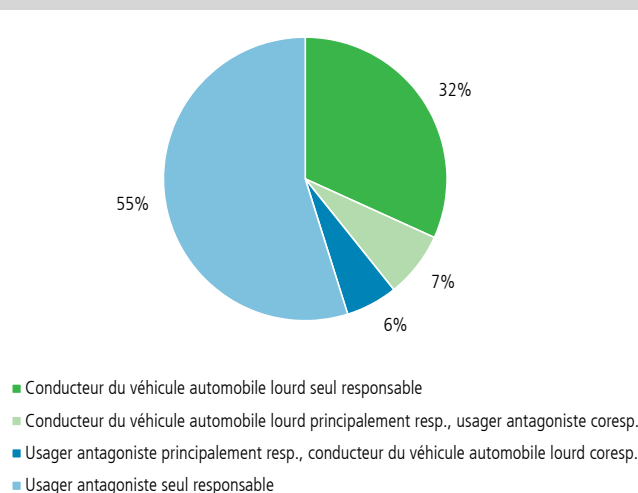
Dommages corporels graves (Ø 2011-2015) et létalité (Ø 2005-2015) pour les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon l'utilisateur de la route impliqué



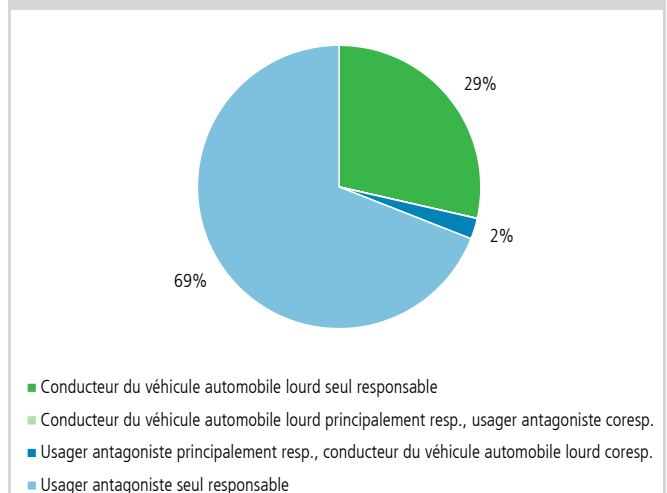
Proportion des accidents graves impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'accident et la localisation, Ø 2011-2015



Répartition des responsables des collisions graves impliquant un véhicule automobile lourd, Ø 2011-2015



Répartition des responsables des collisions graves sur autoroute et impliquant un véhicule automobile lourd, Ø 2011-2015



Enfants

Les accidents graves d'enfants âgés de 0 à 14 ans ont baissé de 47% entre 2005 et 2015. Cette tendance concerne tous les moyens de locomotion. En observant plus précisément l'évolution sur les dix dernières années, on remarque immédiatement le tragique accident d'autocar à Sierre (VS) en 2012 (catégorie «Autres»), dans lequel 22 enfants ont perdu la vie. En 2015, 7 enfants sont morts sur les routes suisses: 3 dans des voitures de tourisme, 2 à vélo et 2 comme piétons.

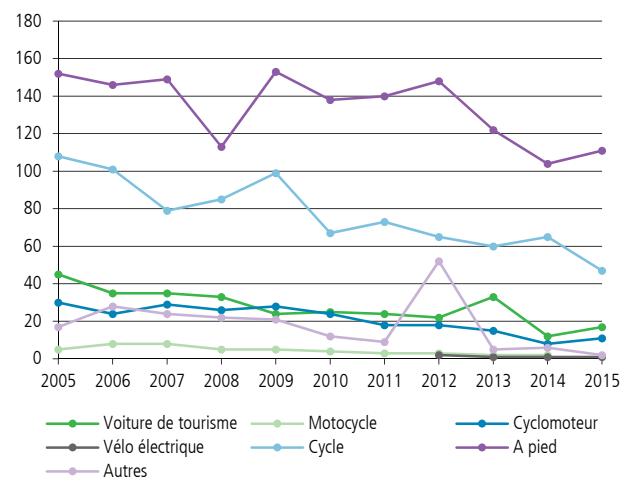
Un peu plus de la moitié des enfants grièvement blessés se déplaçaient à **pied** et environ 1/4 à **vélo** . Les accidents de vélo et ceux de cyclomoteur gagnent en importance à partir de 5 et de 13 ans respectivement: 36% des enfants de 14 ans grièvement accidentés le sont à cyclomoteur et 30% à vélo.

La plupart des accidents de vélo (60%) se produisent pendant les **loisirs**. Les accidents de piétons ont lieu pour moitié durant les loisirs et pour moitié sur le **chemin de l'école**.

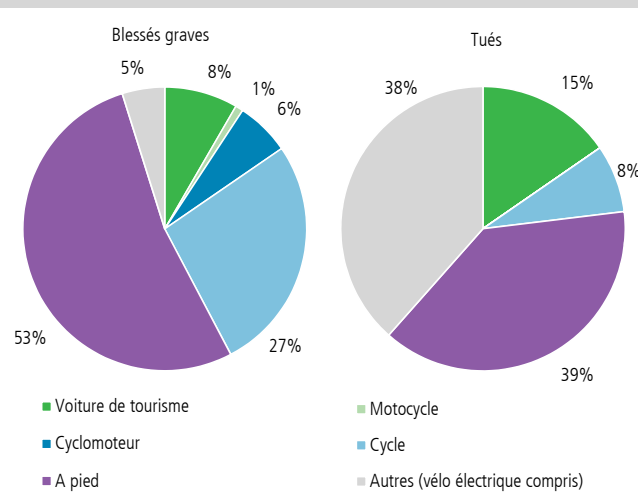
La majorité des collisions graves impliquant un enfant à vélo sont causées par l'enfant lui-même: il en est l'**unique responsable** dans 62% des cas et le responsable principal dans 10% des cas. L'usager antagoniste n'est le seul responsable que dans 1/6 des cas. Les enfants grièvement blessés ou tués lors d'une collision alors qu'ils se déplaçaient à pied sont les seuls responsables de 42% de ces accidents; la responsabilité est imputable au seul usager antagoniste dans près de 1/3 des cas.

La **répartition par sexe** révèle que les dommages corporels graves touchent bien plus souvent les garçons que les filles. Cela concerne toutes les tranches d'âge jusqu'à 14 ans, et tout particulièrement les 5-9 ans, dont le nombre d'accidents graves des garçons est plus de deux fois supérieur à celui des filles.

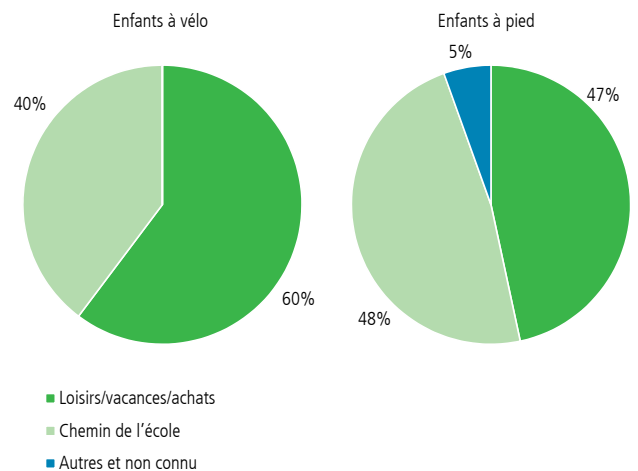
Evolution des dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion, 2005-2015



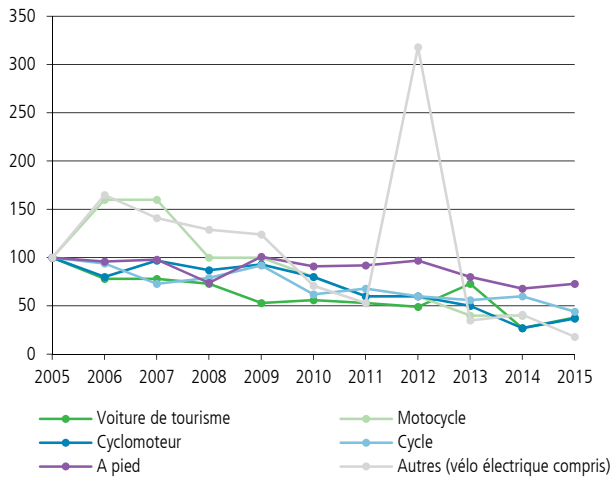
Répartition des dommages corporels graves subis par les enfants (0-14 ans) selon leur moyen de locomotion, Ø 2011-2015



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 2011-2015



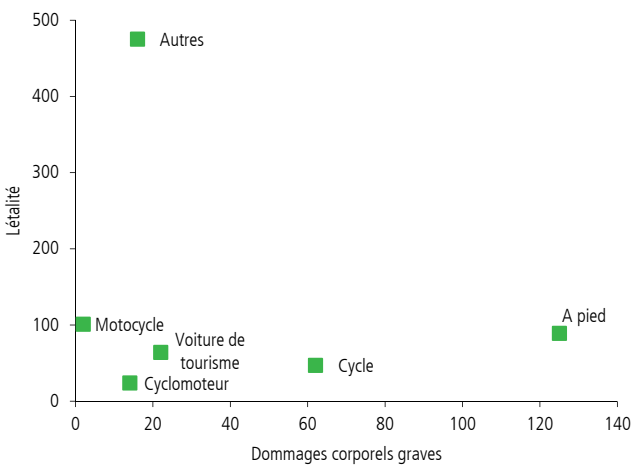
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les enfants (0–14 ans) selon leur moyen de locomotion, 2005–2015



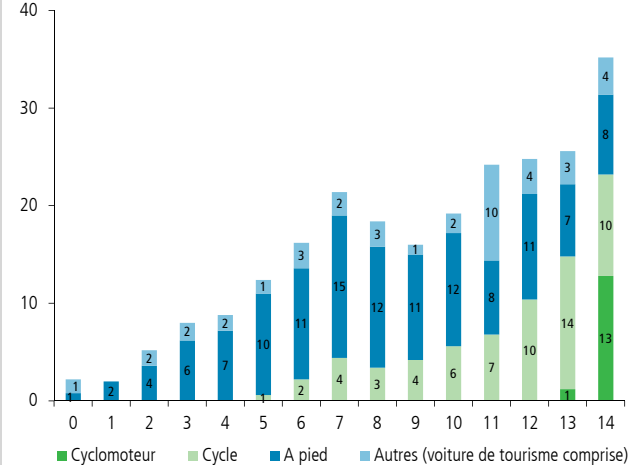
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des enfants (0–14 ans) selon leur moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	14	21	3	2	64
Motocycle	0	3	0	0	101
Cyclomoteur	11	16	0	0	24
Vélo électrique	1	...	0	...	...
Cycle	45	65	2	1	47
A pied	109	125	2	5	89
Autres	2	12	0	5	491
Total	182	243	7	14	85

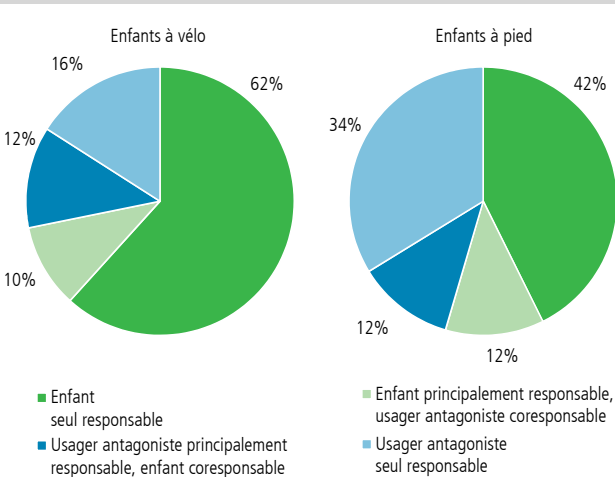
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des enfants (0–14 ans) selon leur moyen de locomotion



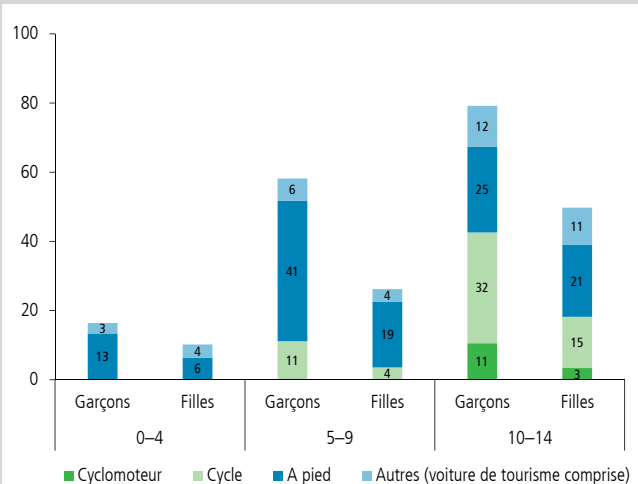
Dommages corporels graves subis par les enfants (0–14 ans) selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2011–2015



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 2011–2015



Dommages corporels graves subis par les enfants (0–14 ans) selon leur moyen de locomotion, leur âge et leur sexe, Ø 2011–2015



Jeunes adultes

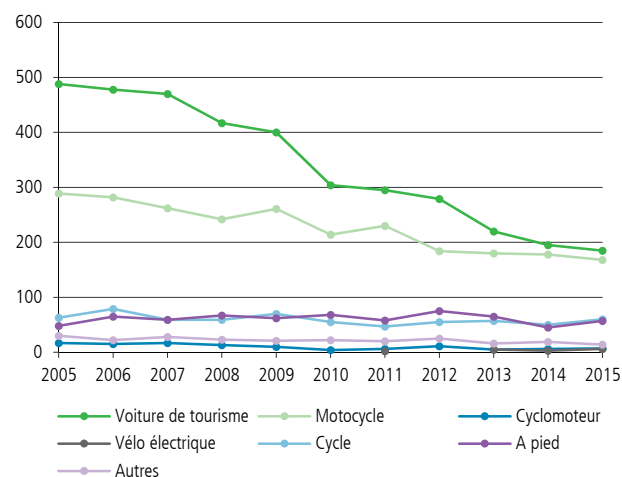
Malgré un net recul des accidents graves des jeunes adultes (18–24 ans) en voiture de tourisme ou à motocycle entre 2005 et 2015, ces accidents occasionnent encore près des ¾ des blessés graves et même 87% des tués dans cette tranche d'âge. Les dommages corporels graves subis par les jeunes adultes dans les accidents à pied ou à vélo sont, quant à eux, restés relativement stables ces dix dernières années (entre 50 et 80 par an dans les deux cas); en 2015, environ 1 blessé grave sur 4 et 1 tué sur 10 se déplaçaient à vélo ou à pied.

Par rapport aux conducteurs de voitures de tourisme âgés de 25 à 64 ans, les 18–24 ans sont presque deux fois plus souvent seuls **responsables** des accidents graves. La situation est tout autre chez les motocyclistes, puisque ces deux tranches d'âge causent des accidents presque aussi fréquemment l'une que l'autre, même si la responsabilité incombe en majeure partie à l'utilisateur antagoniste.

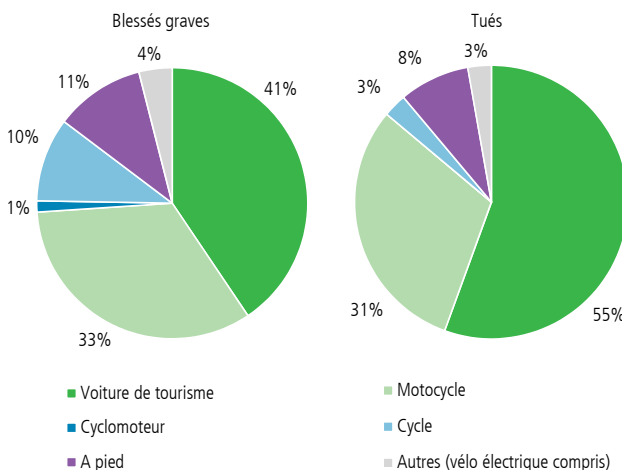
Une **vitesse** excessive ou inadaptée et l'**inattention/la distraction** sont des causes d'accident bien plus fréquentes chez les jeunes adultes que chez les 25–64 ans. En revanche, la différence entre ces tranches d'âge est moins marquée pour l'**alcool** et les **refus de priorité**.

Les jeunes adultes au volant d'une voiture de tourisme sont les responsables principaux de 1 accident grave sur 10 environ. Ils sont souvent à l'origine d'accidents graves à l'aurore/au crépuscule ou de nuit ainsi que sur autoroute. Les **hommes** de cette tranche d'âge ont sensiblement plus d'accidents que les femmes, la part des hommes étant en particulier plus élevée pour les pertes de maîtrise.

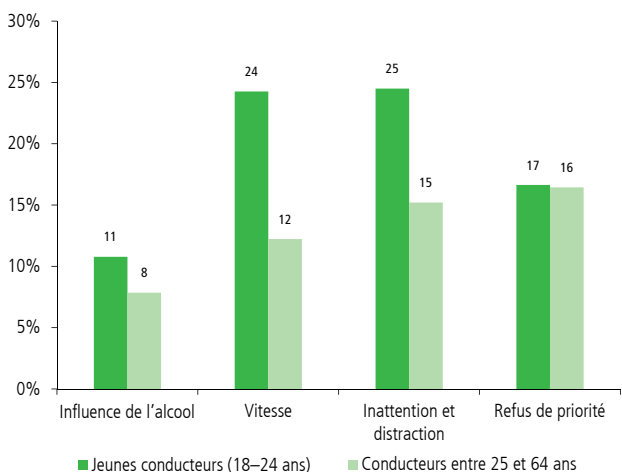
Evolution des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion, 2005–2015



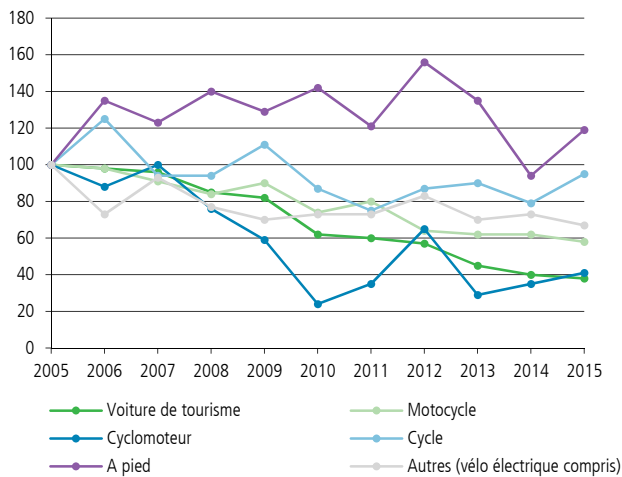
Répartition des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Proportion de causes importantes des acc. graves de jeunes conducteurs de voit. de tourisme (18–24 ans), en comparaison de celles pour les conducteurs de voit. de tourisme entre 25 et 64 ans, Ø 2011–2015



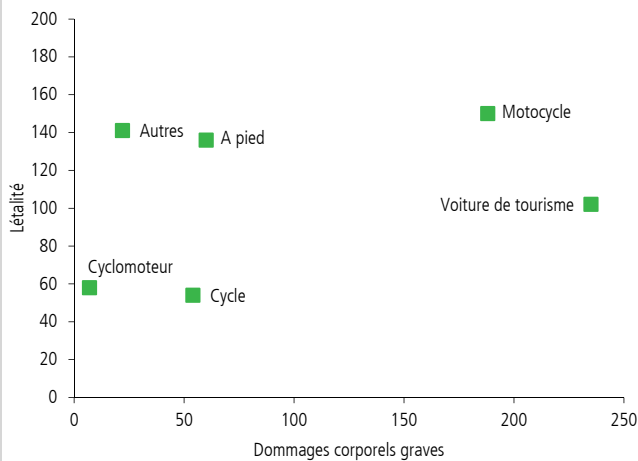
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion, 2005–2015



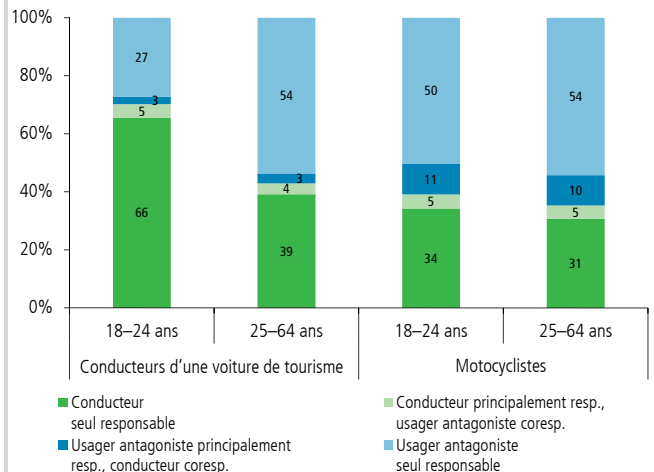
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	165	240	20	19	102
Motocycle	159	186	9	11	150
Cyclomoteur	6	6	1	0	58
Vélo électrique	5	...	1	...	...
Cycle	58	52	2	1	54
A pied	55	58	2	4	136
Autres	14	18	0	2	141
Total	462	563	35	37	111

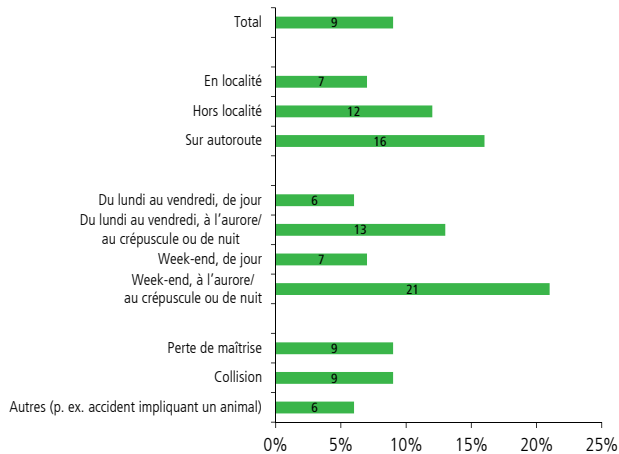
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des jeunes adultes (18–24 ans) selon leur moyen de locomotion



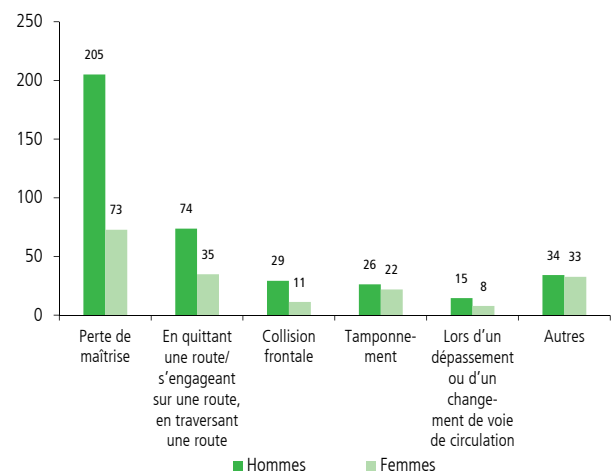
Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des conducteurs selon le moyen de locomotion et l'âge de ces derniers, Ø 2011–2015



Proportion de jeunes conducteurs de voitures de tourisme (18–24 ans) principalement responsables ou coresponsables des accidents graves, selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Dommages corporels graves subis par les jeunes adultes (18–24 ans) selon leur sexe et le type d'accident, Ø 2011–2015



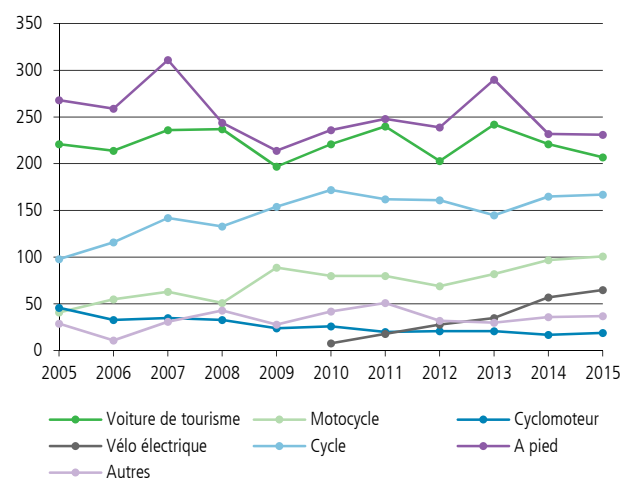
Seniors

Le nombre d'accidents graves subis par des seniors (65 ans et plus) a progressé de 18% ces dix dernières années. Il faut cependant noter que le nombre de seniors a augmenté de 25% dans la population suisse dans ce temps. Pour cette tranche d'âge, les accidents graves en voiture de tourisme, à pied ou à cyclomoteur ont diminué, mais les accidents de vélo et de motocycle se sont accrus. Il convient de mentionner la recrudescence des dommages corporels graves subis à **vélo électrique**: de 18 en 2011 (première année de recensement au niveau national) à 65 en 2015 (dans l'évolution indexée, les accidents de vélo électrique sont comptabilisés dans la catégorie «Autres»).

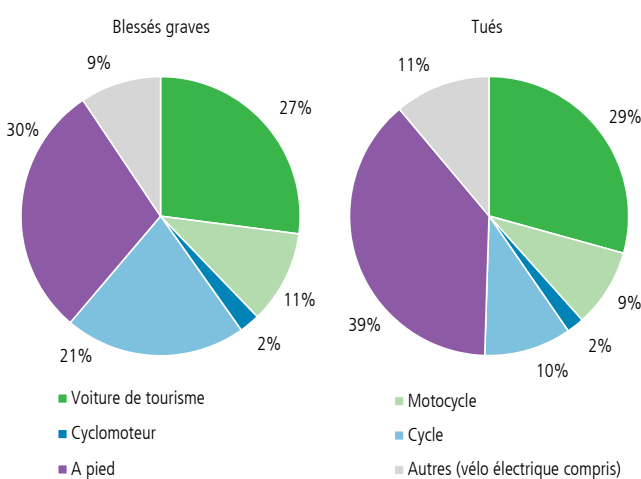
Le plus souvent, les seniors sont grièvement blessés ou tués comme **piétons**: ils représentent quelque 30% des blessés graves et même environ 40% des tués. Les seniors **causent rarement eux-mêmes** leurs graves accidents comme piétons. Ils n'en sont les responsables principaux que dans 21% des cas, généralement en traversant la chaussée de manière imprudente. Environ 1/3 des collisions graves impliquant des seniors en qualité de piétons sont dues à un refus de priorité de l'usager antagoniste à un passage piétons.

Au **volant d'une voiture de tourisme**, les seniors sont les seuls responsables des collisions graves près de deux fois plus souvent que les 25–64 ans. Ils causent quelque 9% des accidents graves et sont relativement fréquemment les responsables principaux de collisions ou d'accidents se produisant le jour en semaine. En revanche, ils occasionnent plus rarement des accidents graves à l'aurore/au crépuscule ou de nuit, probablement car ils utilisent moins leur véhicule la nuit. La **vitesse**, l'**inattention** et les **refus de priorité** sont des causes d'accidents graves aussi fréquentes chez les seniors que chez les conducteurs de 25 à 64 ans. En revanche, l'**alcool** est une cause d'accident moitié moins fréquente chez les seniors.

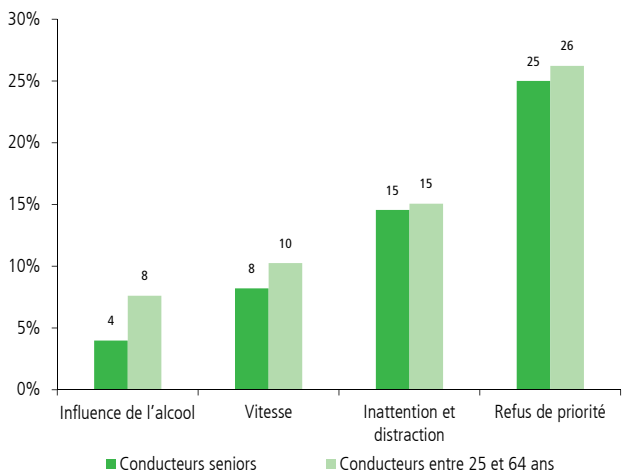
Evolution des dommages corporels graves subis par les seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion, 2005–2015



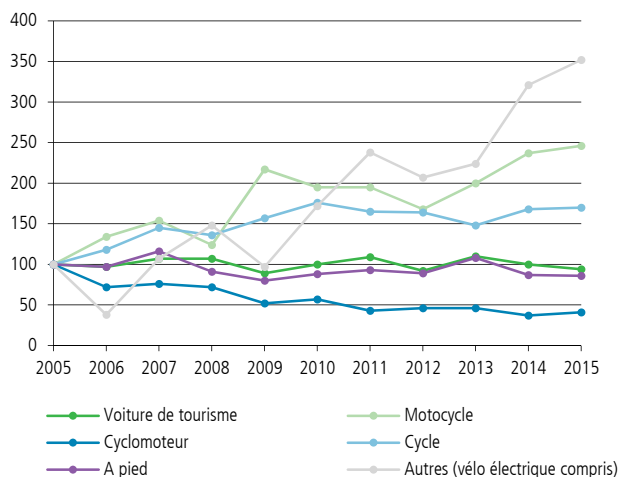
Répartition des dommages corporels graves subis par les seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Proportion de causes importantes des acc. graves de conducteurs de voit. de tourisme seniors (65 ans et +), en comparaison de celles pour les conducteurs de voit. de tourisme entre 25 et 64 ans, Ø 2011–2015



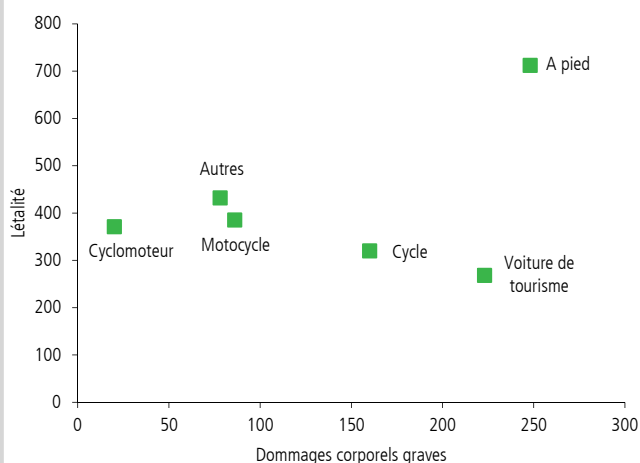
Evolution indexée des dommages corporels graves subis par les seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion, 2005–2015



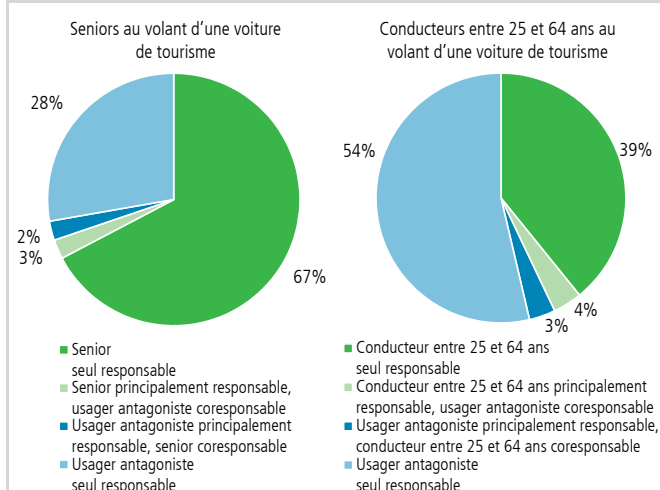
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) des seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	185	193	22	33	268
Motocycle	87	75	14	7	385
Cyclomoteur	17	19	2	2	371
Vélo électrique	55	...	10	...	...
Cycle	160	149	7	12	320
A pied	194	212	37	37	712
Autres	32	33	5	5	404
Total	730	706	97	100	391

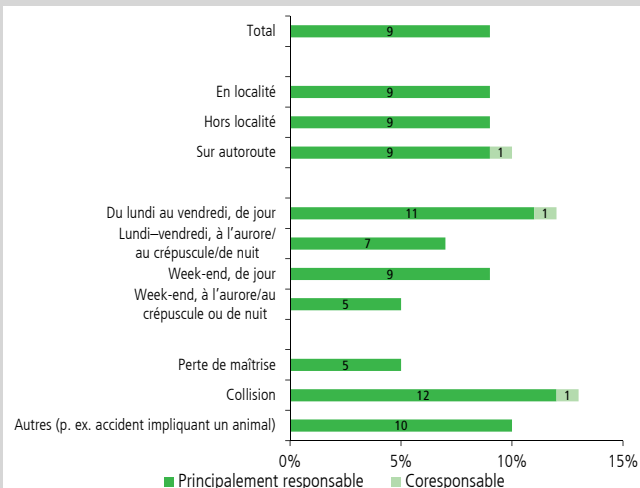
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) des seniors (65 ans et +) selon leur moyen de locomotion



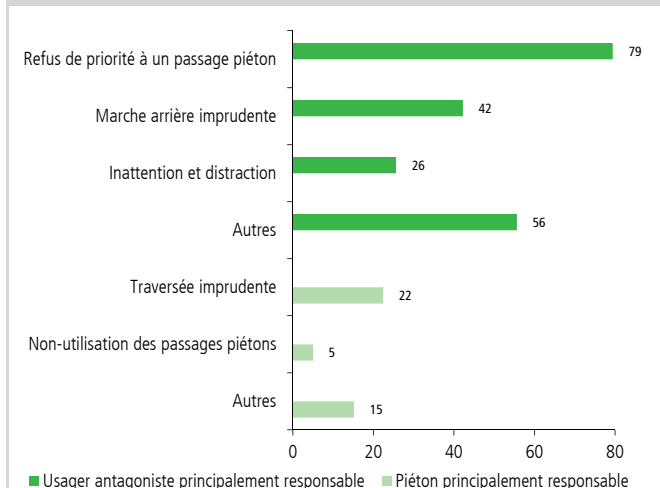
Répartition des responsables des collisions ayant occasionné des dommages corporels graves à des seniors (65 ans et +) et à des 25–64 ans au volant d'une voiture de tourisme, Ø 2011–2015



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 2011–2015



Causes principales des accidents graves de seniors (65 ans et +) à pied, selon le responsable principal de l'accident, Ø 2011–2015



En localité

En 2015, trois groupes d'usagers de la route ont subi chacun environ un quart des accidents graves en localité: les cyclistes, les piétons et les motocyclistes. En dix ans, le nombre d'occupants de voitures de tourisme ayant subi un accident grave en localité a diminué de plus de la moitié, passant de 653 blessés graves ou tués en 2005 à 282 en 2015. Durant cette dernière décennie, le nombre de motocyclistes ayant subi un accident grave en localité et celui des cyclomotoristes ont également diminué, tandis que celui des **cyclistes** et celui des piétons sont restés plus ou moins stables, et celui des utilisateurs de vélos électriques a augmenté.

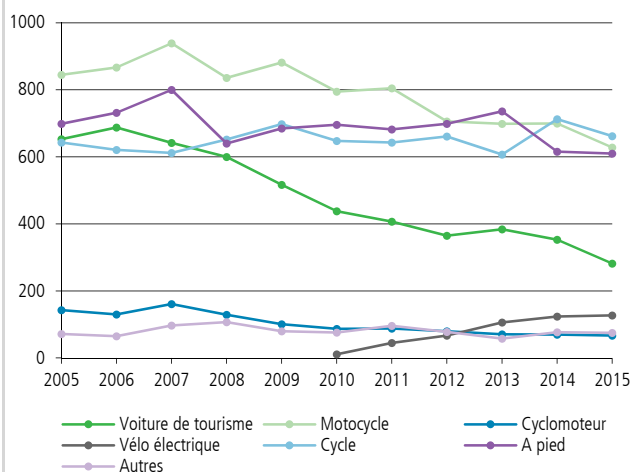
Les hommes entre 18 et 64 ans ont subi le plus d'accidents graves en localité à motorcycle, et les femmes de 25 à 64 ans, à vélo. Les hommes et les femmes des autres tranches d'âge ont, quant à eux, été le plus souvent impliqués dans des accidents graves comme piétons.

La part des **piétons** parmi les tués sur les routes en localité est particulièrement élevée (42%) par rapport à celles des occupants de voitures de tourisme (17%), des cyclistes (15%) et des motocyclistes (15%). En cas d'accident avec des dommages corporels sur une route en localité, la probabilité d'une issue fatale est cinq fois supérieure pour un piéton que pour un occupant de voiture de tourisme; la létalité des piétons est aussi trois fois plus élevée que celles des cyclistes ou des motocyclistes. Plus de la moitié des personnes tuées en localité ont **65 ans ou plus**, et la plupart d'entre elles se déplaçaient à pied.

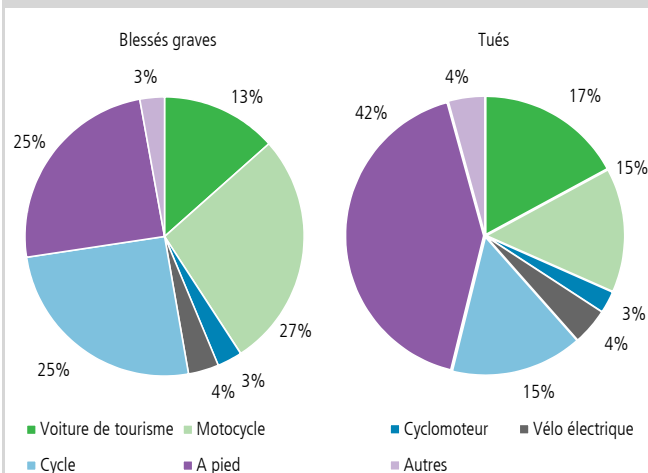
Les **refus de priorité** constituent la cause principale des accidents graves en localité (35%). La deuxième cause la plus fréquente est l'inattention/la distraction (26%), suivie de la vitesse (12%), de l'alcool (12%) et de l'utilisation inadéquate du véhicule (10%).

La létalité (nombre de tués pour 10000 personnes blessées) est clairement liée à la vitesse maximale signalée sur les routes en localité et tend à augmenter de manière disproportionnée. On constate en particulier que la létalité passe du simple au triple chez les motocyclistes et les piétons, selon que l'accident se produit sur une route en localité où la vitesse maximale est de 30 km/h ou sur une route en localité signalée à plus de 50 km/h.

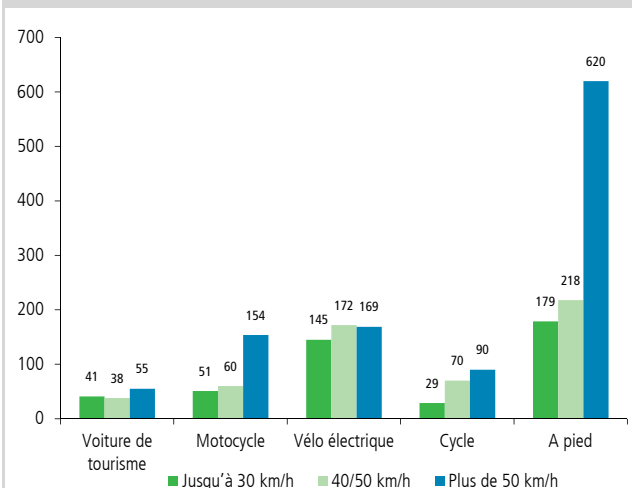
Evolution des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, 2005–2015



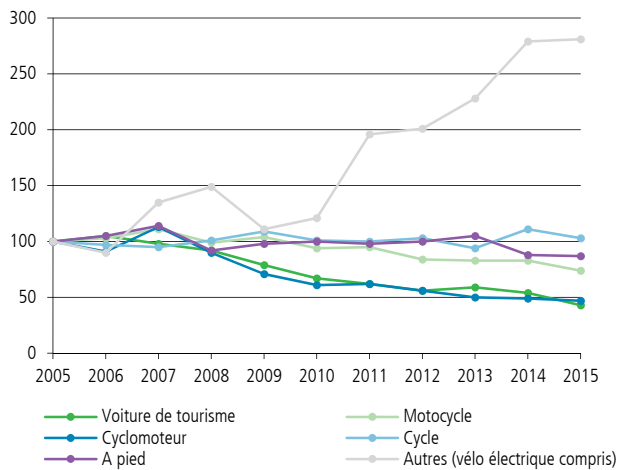
Répartition des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Létalité des accidents en localité selon la limite de vitesse signalée et le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



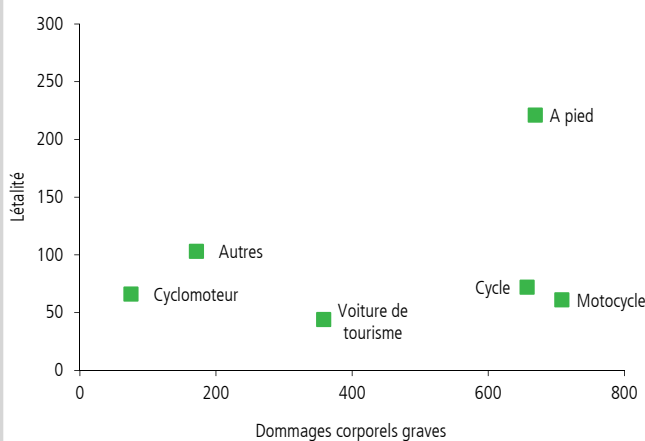
Evolution indexée des dommages corporels graves subis sur les routes en localité selon le moyen de locomotion, 2005–2015



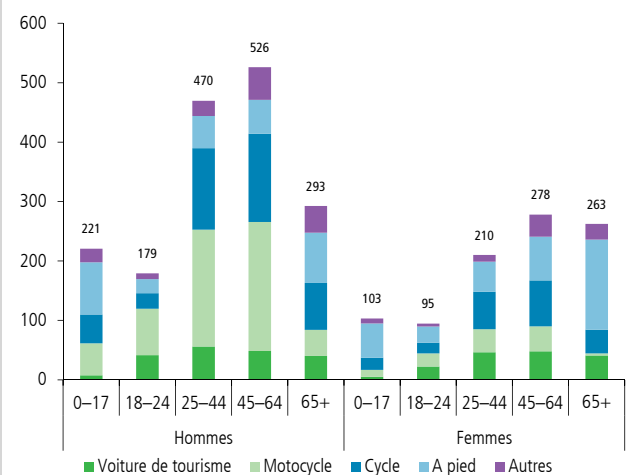
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents en localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	266	368	16	22	44
Motocycle	607	725	21	16	61
Cyclomoteur	65	76	2	3	66
Vélo électrique	117	...	10	...	...
Cycle	644	637	18	17	72
A pied	562	636	48	50	221
Autres	71	72	4	5	87
Total	2 332	2 582	119	116	83

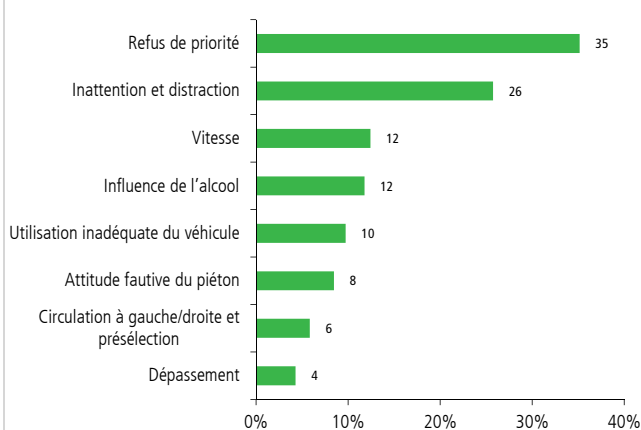
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents en localité selon le moyen de locomotion



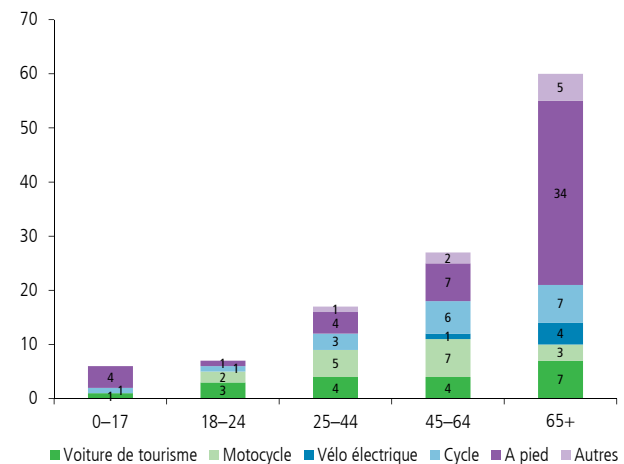
Dommages corporels graves subis dans les accidents en localité selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2011–2015



Proportion des causes prépondérantes des accidents graves en localité, Ø 2011–2015



Tués dans les accidents en localité, selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2011–2015



Hors localité

Sur les routes hors localité, les deux groupes d'usagers le plus souvent impliqués dans un accident grave sont les **occupants de voitures de tourisme** et les **motocyclistes**. Ils représentent chacun environ 40% de l'ensemble des blessés graves et des tués. Les cyclistes forment le troisième groupe d'usagers le plus impliqués dans les accidents graves qui surviennent sur les routes hors localité. En 2015, ils représentaient 14% de tous les blessés graves ou tués.

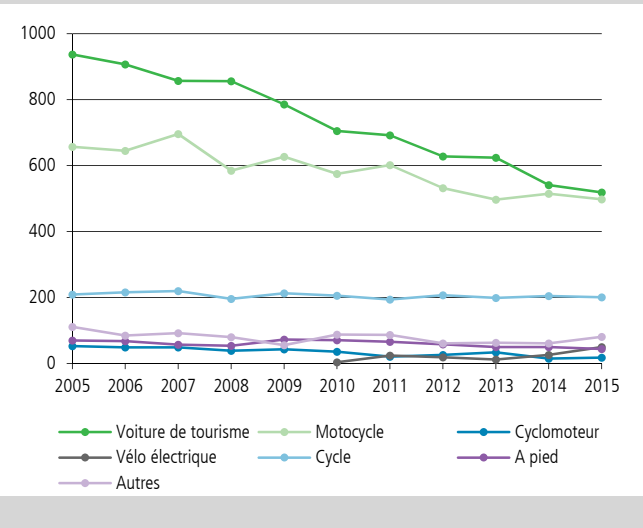
Parmi les personnes décédées dans un accident sur une route hors localité, près de la moitié étaient des occupants de voitures de tourisme (48%) et un peu moins d'un tiers, des motocyclistes (30%).

Les hommes entre 25 et 64 ans ainsi que ceux de moins de 17 ans ont subi le plus d'accidents graves hors localité à motocycle. Les hommes des autres tranches d'âge et les femmes, quel que soit leur âge, ont été impliqués surtout comme occupants de voitures de tourisme. La part des **personnes entre 18 et 24 ans** subissant un accident grave hors localité (16%) est relativement élevée eu égard à leur part dans la population totale (8%). Le nombre de blessés graves et de tués dans cette tranche d'âge est deux fois plus élevé que celui des jeunes de moins de 17 ans, alors qu'en localité, il y a davantage de jeunes de moins de 17 ans que de jeunes de 18 à 24 ans qui subissent un accident grave.

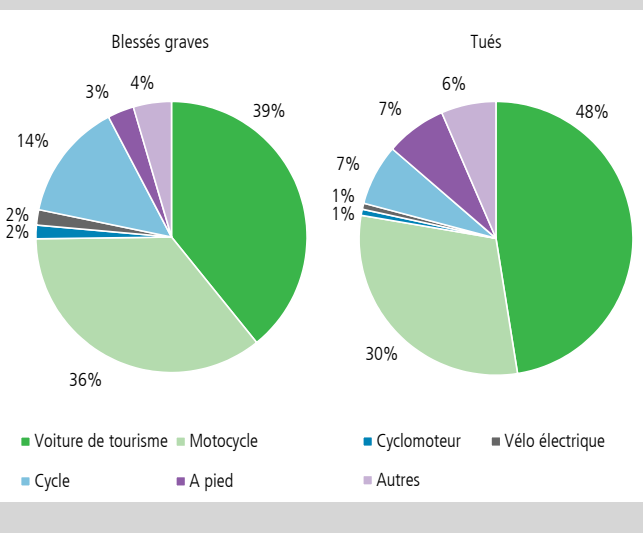
La **vitesse** constitue la cause principale des accidents graves sur les routes hors localité (34%). La deuxième cause la plus fréquente est l'inattention/la distraction (24%), suivie des refus de priorité (18%), de l'alcool (13%) et de l'utilisation inadéquate du véhicule (12%).

Les obstacles que les usagers heurtent le plus souvent sur les routes hors localité sont des clôtures/parapets/murs, des talus de remblai et des arbres. La létalité (nombre de tués pour 10000 personnes blessées) est forte pour les accidents avec ces obstacles, en particulier s'il s'agit d'arbres ou de talus de remblai. Les collisions avec des barrières de passage à niveau ont également des conséquences souvent dramatiques, mais elles sont beaucoup plus rares.

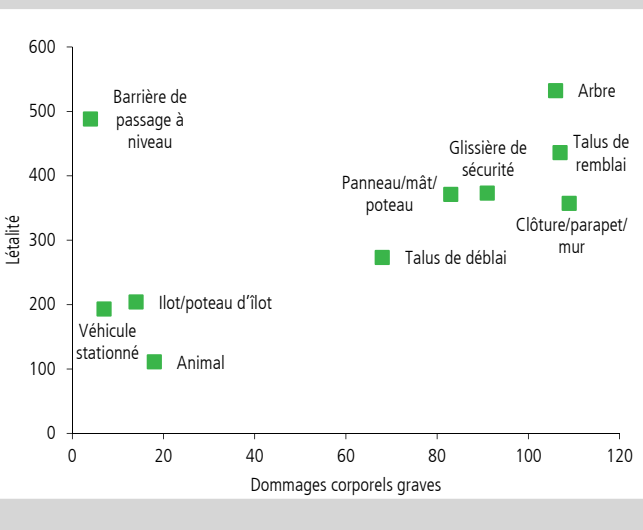
Evolution des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, 2005–2015



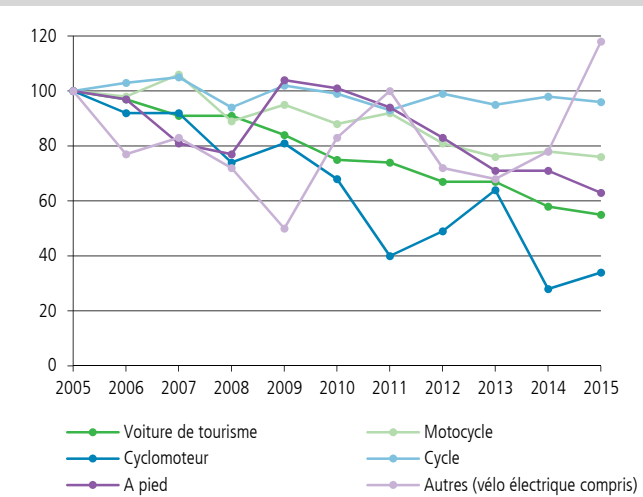
Répartition des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les collisions avec un objet sur les routes hors localité, selon l'objet percuté



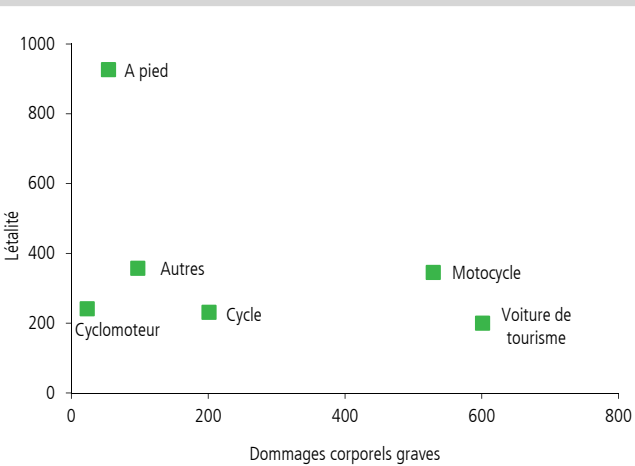
Evolution indexée des dommages corporels graves subis sur les routes hors localité selon le moyen de locomotion, 2005–2015



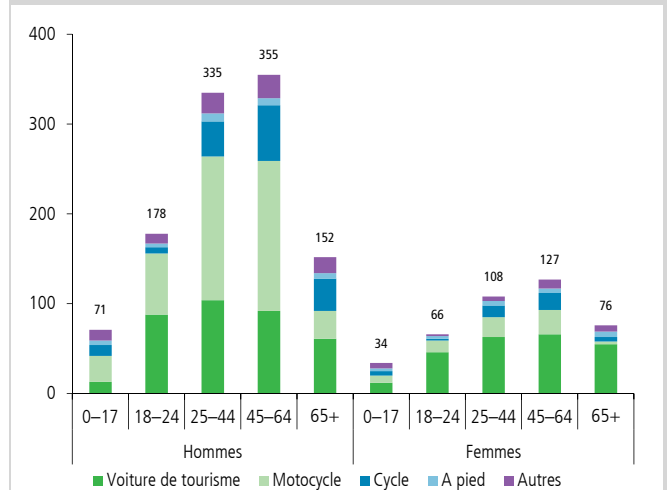
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents hors localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	470	564	49	74	200
Motocycle	460	499	38	45	345
Cyclomoteur	17	25	1	1	241
Vélo électrique	46	...	4	...	...
Cycle	194	191	7	11	231
A pied	36	46	8	13	926
Autres	75	61	6	11	365
Total	1 298	1 403	113	155	257

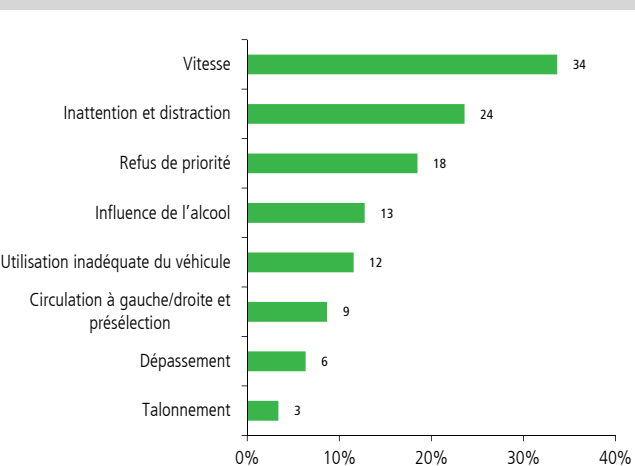
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents hors localité selon le moyen de locomotion



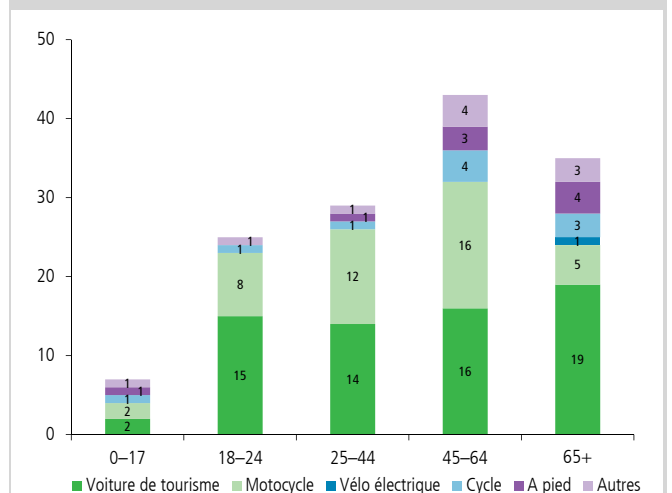
Dommages corporels graves subis dans les accidents hors localité selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2011–2015



Proportion des causes prépondérantes des accidents graves hors localité, Ø 2011–2015



Tués dans les accidents hors localité, selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2011–2015



Sur autoroute

Sur autoroute, près de trois quarts des usagers impliqués dans les accidents graves sont des **occupants de voitures de tourisme**, 18% sont des motocyclistes, 10% des conducteurs ou passagers de poids lourds, bus ou autocars, et 2% appartiennent à la catégorie «autres» (ce sont notamment des **piétons**).

Cette dernière décennie, le nombre d'occupants de voitures de tourisme ayant subi un accident grave sur autoroute a reculé de moitié, tandis que celui des motocyclistes a progressé de 11%. Pour 2012, on note un pic dans l'évolution du nombre de blessés graves et de tués à bord d'un véhicule lourd. Il s'explique par l'accident d'autocar de Sierre survenu en 2012, dans lequel 28 personnes ont été tuées et 24 autres grièvement blessées, dont de nombreux enfants.

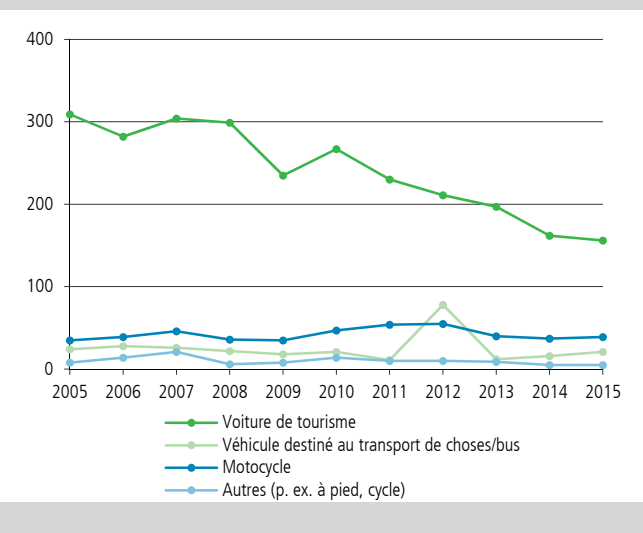
Parmi les personnes tuées sur autoroute entre 2011 et 2015, environ la moitié étaient des occupants de voitures de tourisme, et un quart se trouvaient à bord d'un véhicule lourd tel qu'un autocar. Là aussi, l'influence de l'accident d'autocar de 2012 est perceptible. Pour les cinq années précédant 2012, la proportion d'occupants de véhicules lourds parmi les personnes tuées n'était que de 7%.

Entre 2011 et 2015, les jeunes de moins de 18 ans ont subi le plus d'accidents graves sur autoroute comme occupants de véhicules destinés au transport de choses ou comme passagers de bus (une fois encore en raison de l'accident d'autocar de 2012). Les hommes et les femmes des autres tranches d'âge ont, quant à eux, été le plus souvent impliqués dans des accidents graves comme occupants de voitures de tourisme. La grande majorité des motocyclistes grièvement blessés ou tués sont des hommes entre 25 et 64 ans.

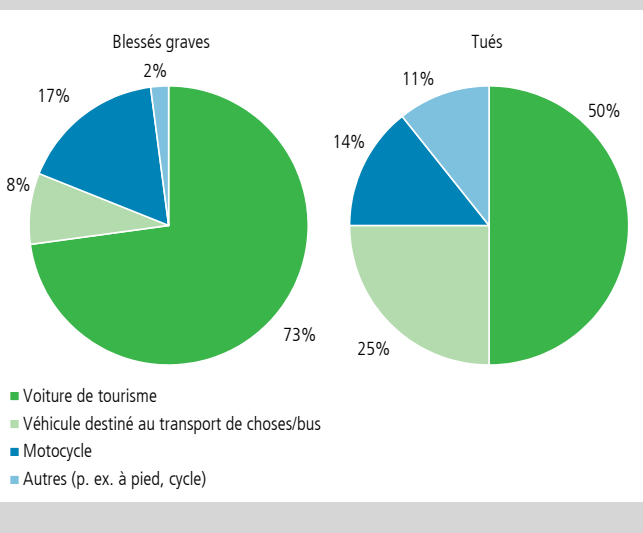
Selon les procès-verbaux de la police, les principales causes des accidents graves sur autoroute sont l'**inattention/la distraction** (35%) et la vitesse (28%), suivis du talonnement du véhicule qui précède (17%) et de l'alcool (14%).

Quel que soit le moyen de locomotion, les accidents ayant lieu sur autoroute sont plus graves s'ils se produisent de nuit plutôt que de jour.

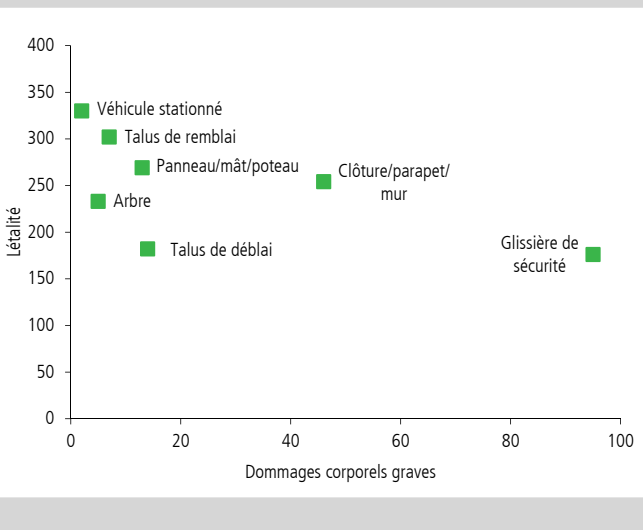
Evolution des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, 2005–2015



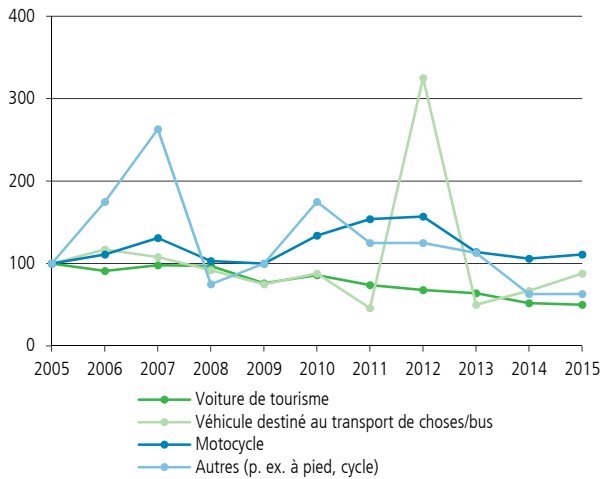
Répartition des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les collisions avec un objet sur les autoroutes, selon l'objet percuté



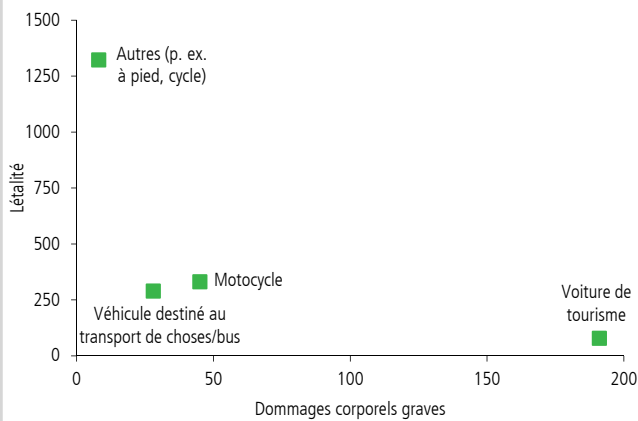
Evolution indexée des dommages corporels graves subis sur les autoroutes selon le moyen de locomotion, 2005–2015



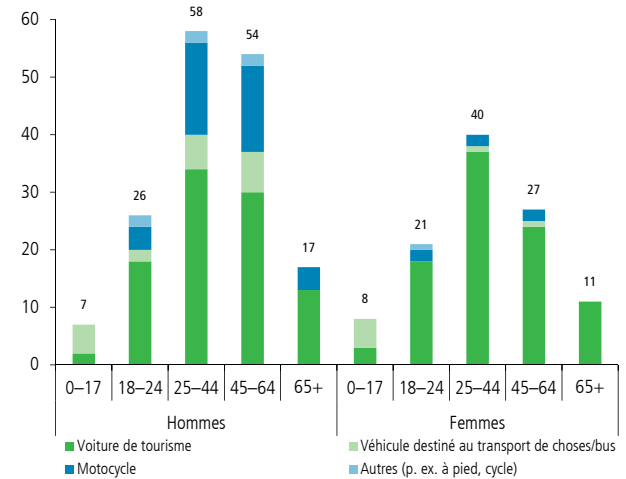
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents sur autoroute selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	146	199	10	15	78
Véhicule destiné au transport de choses/bus	19	20	2	7	289
Motocycle	32	44	7	3	331
Autres (p. ex. à pied, cycle)	3	6	2	4	1 322
Total	200	269	21	29	115

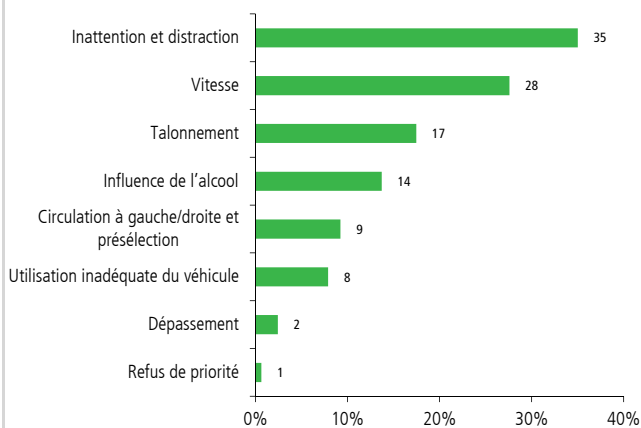
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents sur autoroute selon le moyen de locomotion



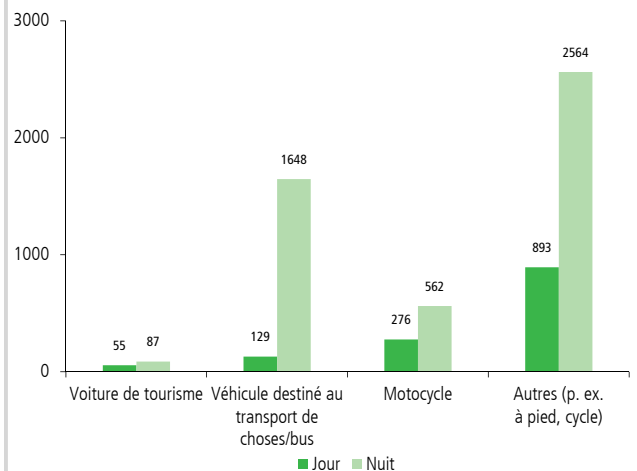
Dommages corporels graves subis dans les accidents sur autoroute selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2011–2015



Proportion des causes prépondérantes des accidents graves sur autoroute, Ø 2011–2015



Létalité pour les accidents sur autoroute selon la partie de la journée et le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



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. 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.

Entre 2011 et 2015, les trois groupes d'usagers de la route le plus impliqués dans un accident grave suite à une perte de maîtrise étaient les occupants de voitures de tourisme (33%), les motocyclistes (31%) et les cyclistes (22%). Pour ce qui est des pertes de maîtrise ayant une issue fatale, elles concernent avant tout des occupants de voitures de tourisme et des motocyclistes. Leurs parts respectives s'élèvent à 49% et 25%.

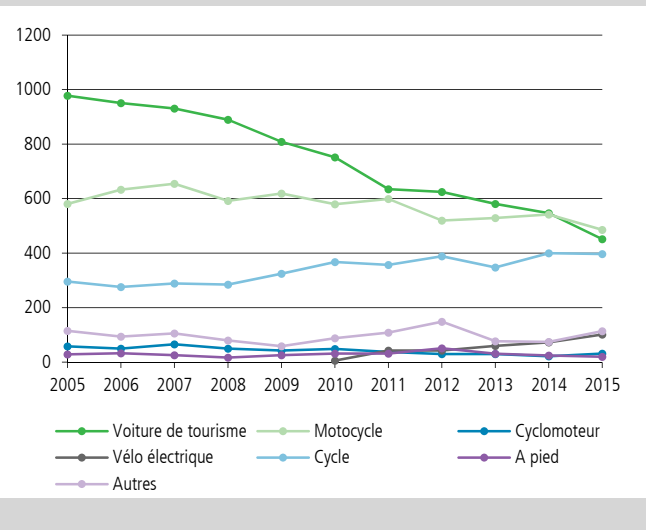
Cette dernière décennie, le nombre de blessés graves et de tués dans des pertes de maîtrise a baissé chez les occupants de voitures de tourisme (-54%) et les motocyclistes (-16%), mais il a augmenté chez les cyclistes (+34%) et les utilisateurs d'autres véhicules, tels que les vélos électriques (+88%).

Les pertes de maîtrise qui finissent par une collision contre une clôture, un parapet ou un mur sont les plus fréquentes, suivies de celles impliquant une glissière de sécurité, un panneau, un mât ou un poteau, un arbre ou un talus de remblai. La létalité est la plus élevée dans le cas des **collisions contre un arbre**.

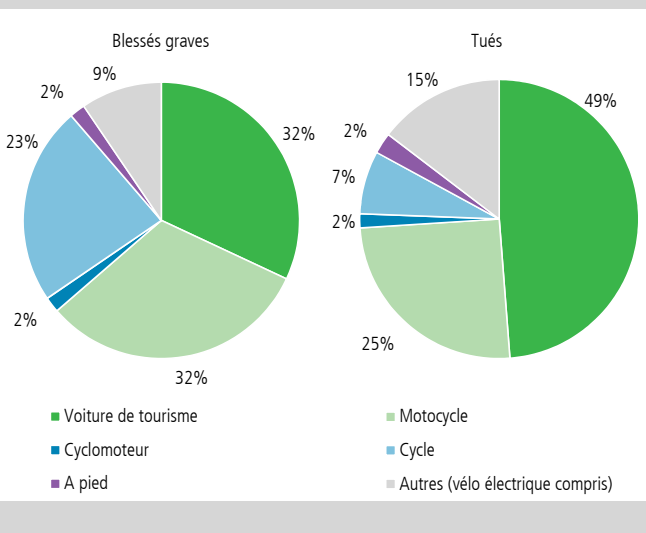
La **vitesse** et/ou l'**alcool** sont particulièrement souvent en jeu dans les pertes de maîtrise entraînant des dommages corporels graves, suivis de l'inattention/la distraction et de l'utilisation inadéquate du véhicule. Dans les accidents graves suite à une perte de maîtrise liée à la vitesse et/ou à l'alcool, les usagers entre 18 et 24 ans, et ceux entre 25 et 44 ans sont nettement surreprésentés.

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 pour les accidents survenant les nuits de week-end.

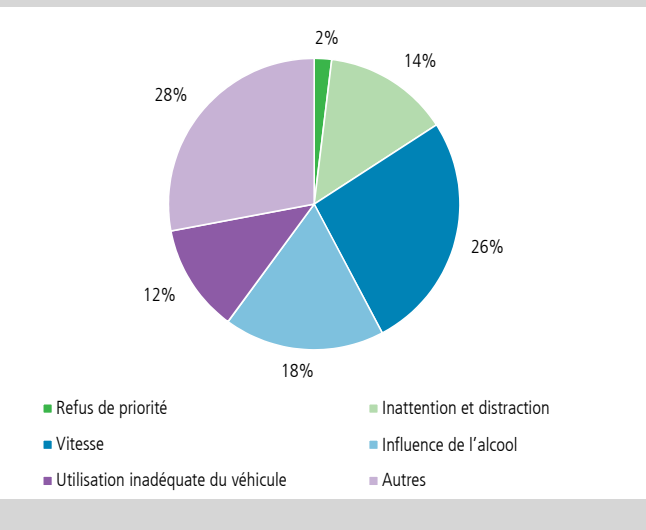
Evolution des dommages corporels graves subis dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2005–2015



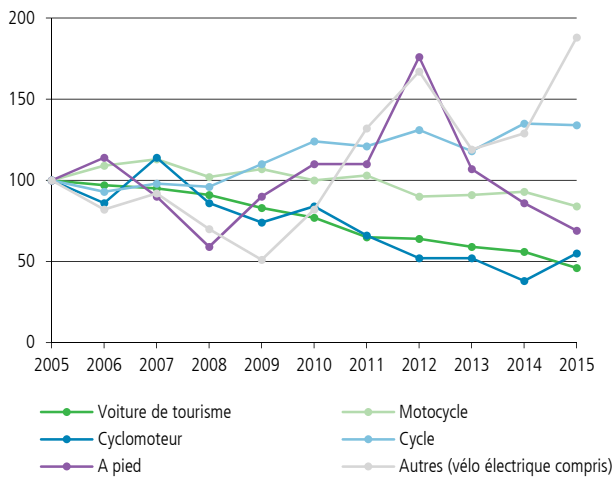
Répartition des dommages corporels graves subis dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des pertes de maîtrise graves, Ø 2011–2015



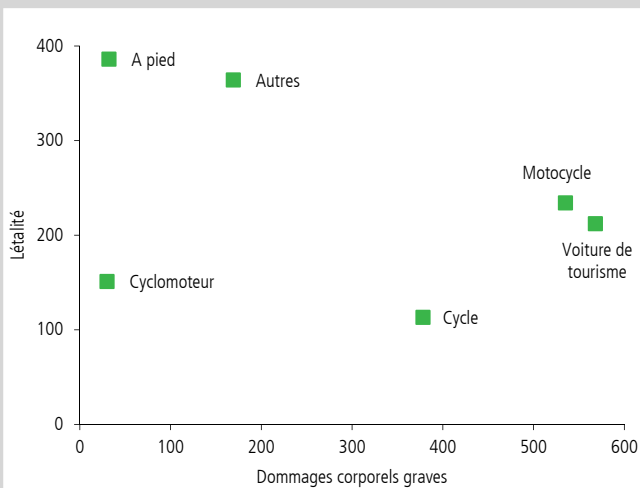
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2005–2015



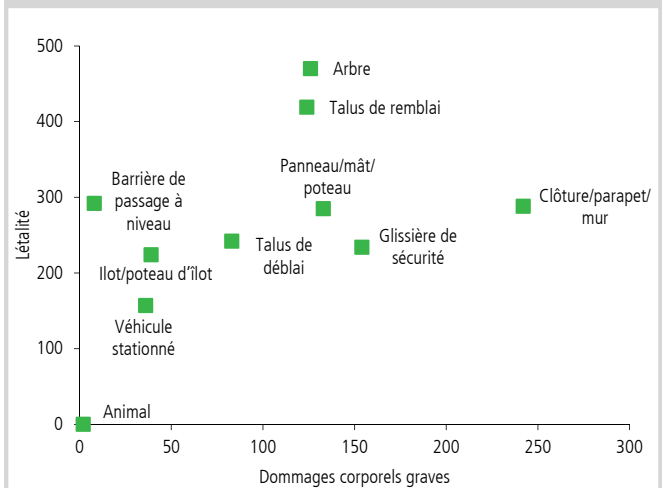
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	399	563	53	65	212
Motocycle	447	524	39	30	234
Cyclomoteur	31	32	1	2	151
Vélo électrique	96	...	6	...	...
Cycle	388	362	9	10	113
A pied	19	31	1	3	386
Autres	106	83	8	16	396
Total	1 486	1 639	117	128	214

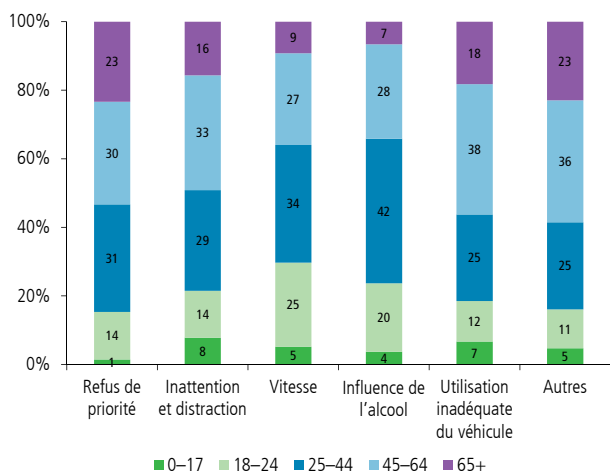
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion



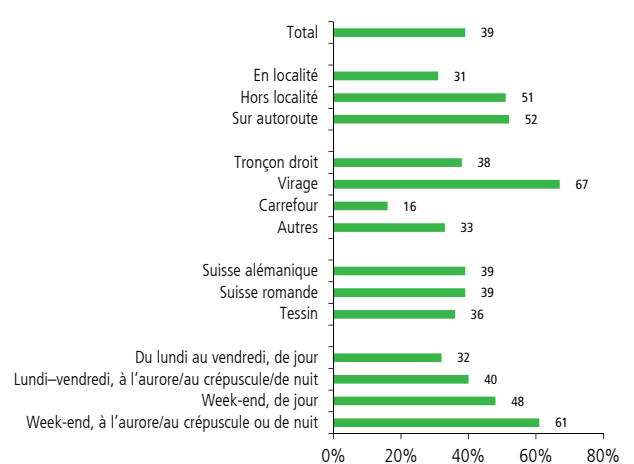
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les pertes de maîtrise selon l'objet percuté



Répartition des responsables principaux des pertes de maîtrise graves selon leur âge et la cause principale de l'accident, Ø 2011–2015



Part des pertes de maîtrise parmi les accidents graves de la route selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Collisions

Les **motocyclistes** et les **piétons** sont les groupes d'usagers le plus impliqués dans les collisions graves survenues entre 2011 et 2015. Leurs parts respectives sont de 28% et 27%. Si un **piéton** se blesse dans une collision, la probabilité qu'il décède est cinq fois plus élevée que celle des occupants de voitures de tourisme, et deux fois plus que celle des motocyclistes. Ainsi, parmi toutes les personnes tuées dans une collision, 39% sont des piétons.

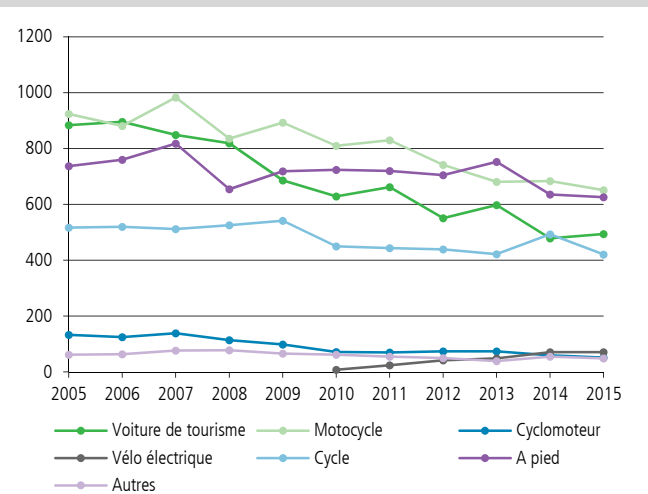
Durant la dernière décennie, le nombre de collisions graves a baissé de manière nettement plus prononcée chez les occupants de voitures de tourisme (-44%) que chez les cyclistes (-19%) et les piétons (-15%). Par contre, chez les autres usagers tels que les utilisateurs de vélos électriques, le nombre de collisions graves a augmenté.

C'est lors de **collisions** entre une voiture de tourisme et un motorcycle que les usagers de la route ont été le plus souvent grièvement blessés ou tués (540 dommages corporels graves en moyenne annuelle entre 2011 et 2015). Les chiffres correspondants sont de 436 pour les collisions entre une voiture de tourisme et un piéton, de 292 pour les collisions entre une voiture de tourisme et un cycle, et de 264 pour les collisions entre deux voitures de tourisme. On constate ainsi que les collisions graves impliquant une voiture de tourisme sont nombreuses, mais dans la majorité des cas, ce sont les **usagers antagonistes** qui sont grièvement blessés ou tués.

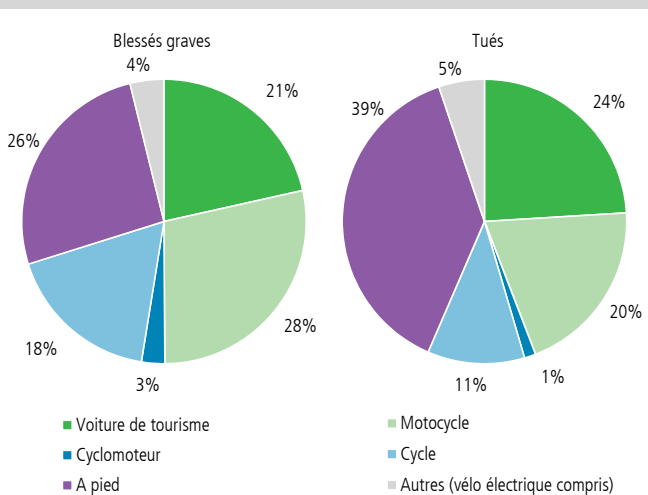
Entre 2011 et 2015, les collisions graves liées à l'**alcool** ont concerné avant tout des conducteurs entre 25 et 44 ans (46%). Par contre, la tranche d'âge la plus impliquée dans les collisions graves survenues suite à une **utilisation inadéquate du véhicule** est celle des 65 ans et plus (32%).

La part des collisions dans l'ensemble des accidents graves survenus entre 2011 et 2015 est particulièrement élevée aux carrefours, en localité et pendant la journée en semaine.

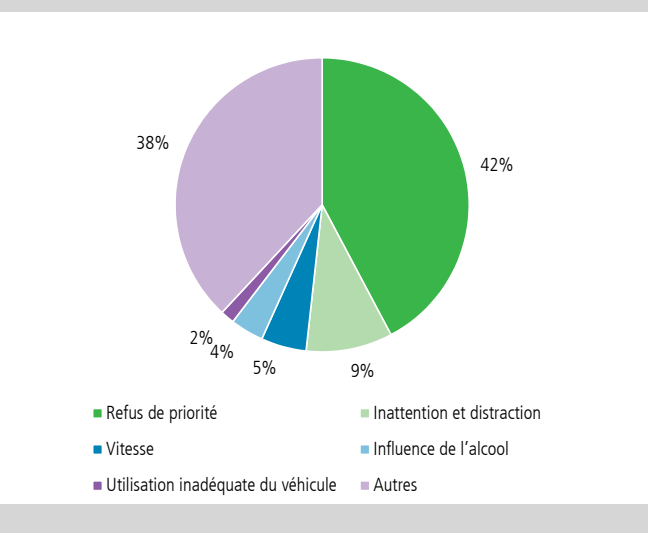
Evolution des dommages corporels graves subis dans les collisions selon le moyen de locomotion, 2005–2015



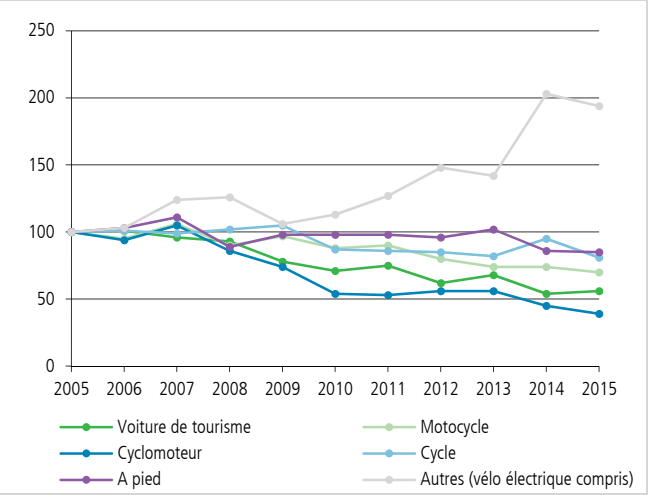
Répartition des dommages corporels graves subis dans les collisions selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Répartition des causes principales des collisions graves, Ø 2011–2015



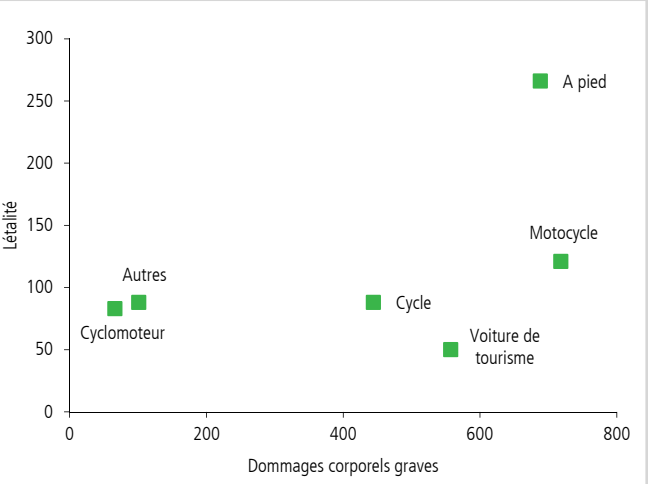
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les collisions selon le moyen de locomotion, 2005–2015



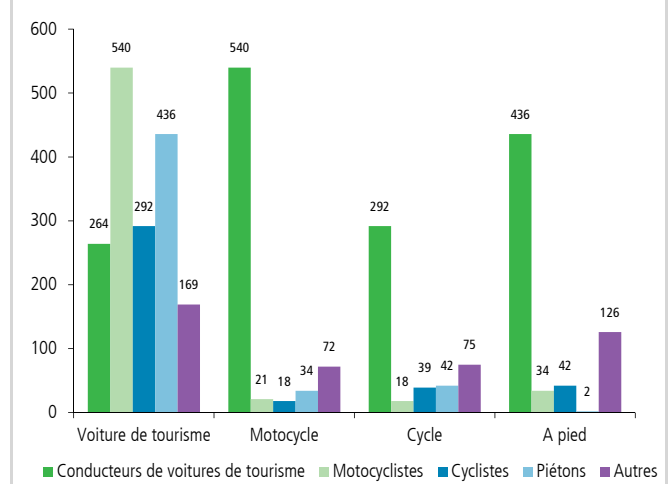
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les collisions selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	473	542	21	42	50
Motocycle	626	717	25	33	121
Cyclomoteur	50	68	2	2	83
Vélo électrique	63	...	8	...	...
Cycle	406	432	15	17	88
A pied	570	646	56	62	266
Autres	46	48	3	4	73
Total	2 234	2 489	130	162	99

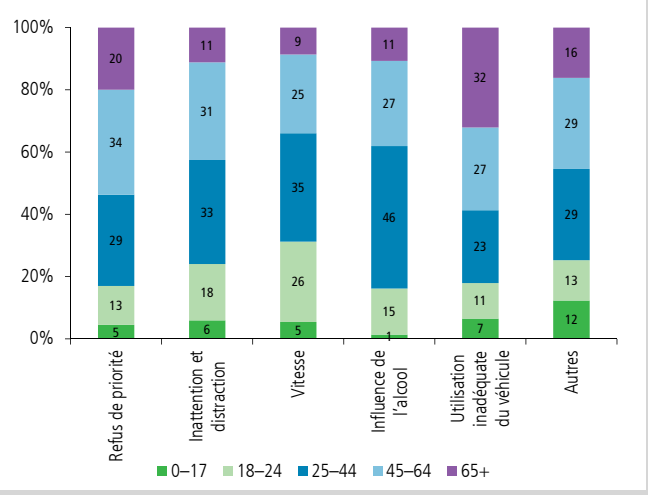
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les collisions selon le moyen de locomotion



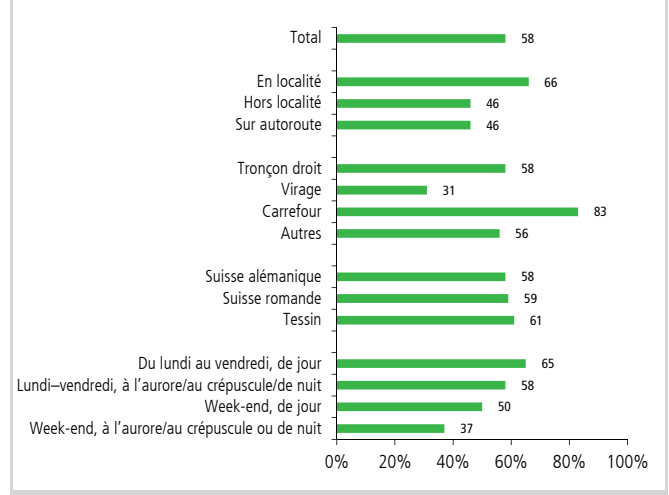
Usagers antagonistes dans les collisions graves entre deux parties, selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



Répartition des responsables principaux des collisions graves selon leur âge et la cause principale de l'accident, Ø 2011–2015



Part des collisions parmi les accidents graves de la route selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Inattention et distraction

Le nombre d'accidents graves causés par l'inattention/la distraction a reculé de 40% ces dix dernières années, soit plus fortement que l'ensemble des dommages corporels graves (-25%). La baisse est sensiblement plus marquée pour les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes que pour les cyclistes et les piétons.

En 2015, l'inattention ou la distraction fut (co)responsable de 940 blessés graves et de 57 tués sur les routes suisses. Les **motocyclistes** et les **occupants de voitures de tourisme** ont subi le plus de dommages corporels graves liés à cette cause (respectivement environ 1/3 et 1/4).

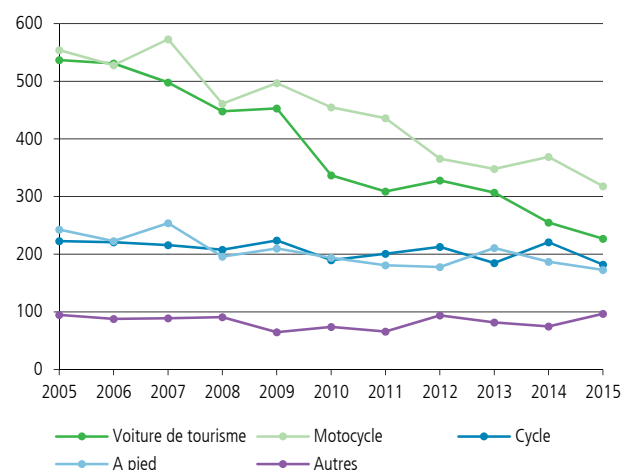
Par rapport à d'autres causes d'accidents de la route, l'inattention ou la distraction est **en général** à l'origine d'accidents **moins lourds de conséquences**. La létalité pour les accidents dus à l'inattention/la distraction est inférieure à celle pour l'accidentalité routière dans son ensemble (101 contre 135). Elle est particulièrement faible pour les occupants de voitures de tourisme. En comparaison, elle triple presque pour les cyclistes et les motocyclistes, et elle est même plus de 5 fois supérieure 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. Elle tend à diminuer avec l'âge. L'inattention ou la distraction est imputée plus fréquemment à des conducteurs – de véhicules motorisés en particulier – qu'à des piétons, mais ces derniers en sont bien plus souvent victimes.

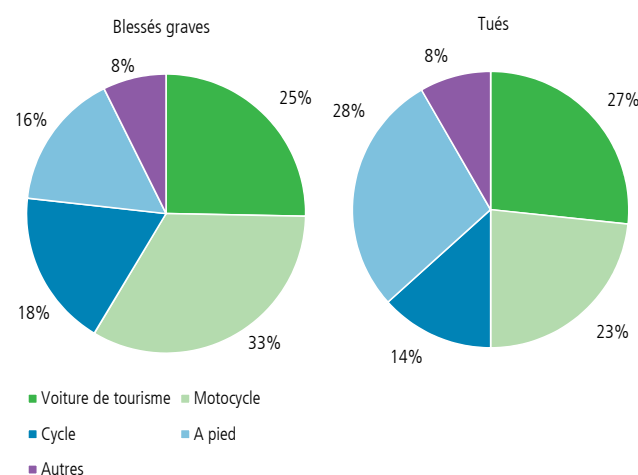
L'inattention ou la distraction est une cause d'accident constatée très fréquemment en cas de collision, sur autoroute et de jour. Elle se multiplie tout particulièrement en fin d'après-midi.

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. Cela 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 de saisie différenciées offertes par le procès-verbal d'accident.

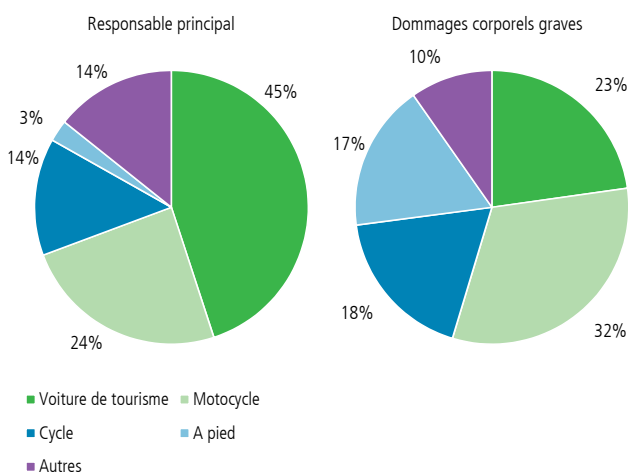
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, 2005–2015



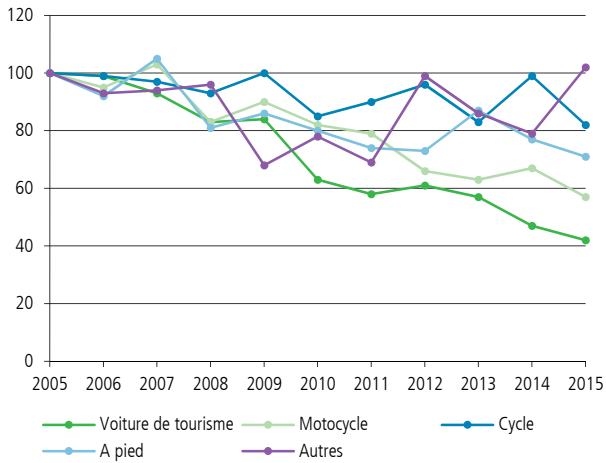
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



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, 2015



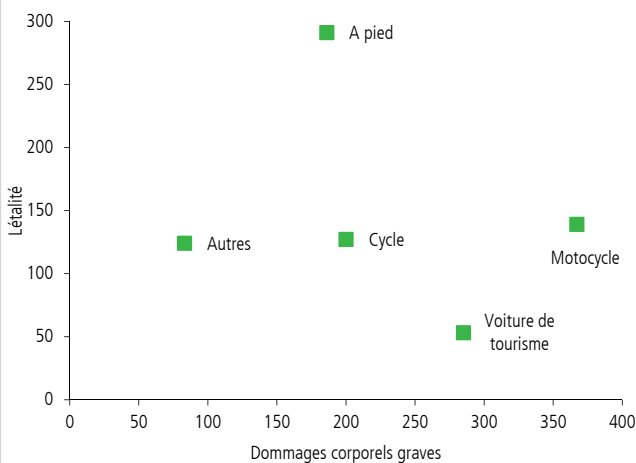
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion, 2005–2015



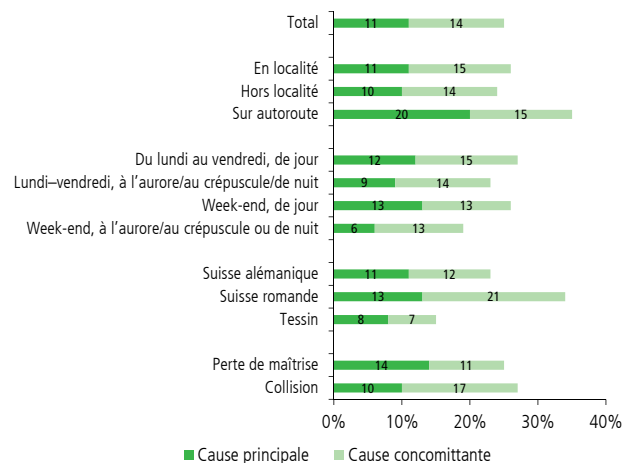
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	212	290	15	18	53
Motocycle	302	380	16	15	139
Cycle	175	194	7	8	127
A pied	158	173	15	17	291
Autres	93	73	4	5	124
Total	940	1 111	57	62	101

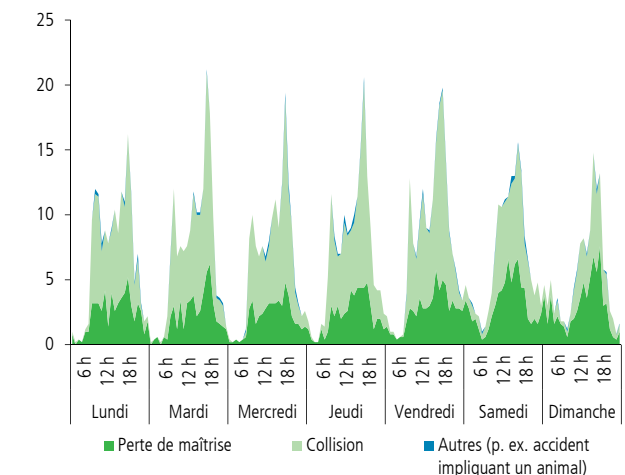
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents causés par l'inattention/la distraction selon le moyen de locomotion



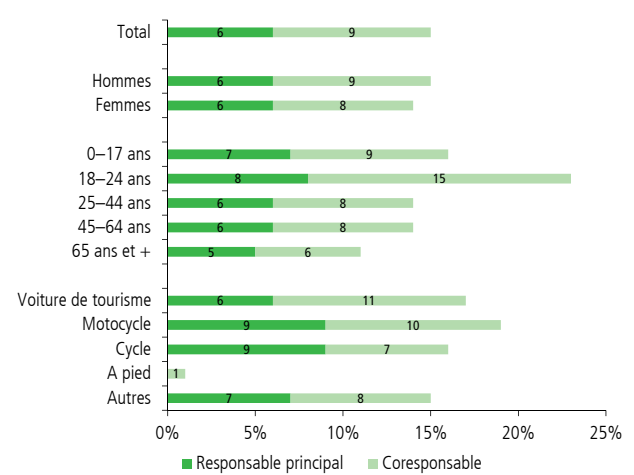
Proportion d'accidents graves causés par l'inattention/la distraction selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



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 2011–2015



Proportion de conducteurs et de piétons inattentifs ou distraits dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Refus de priorité

Dans l'ensemble, le nombre de dommages corporels graves subis dans les accidents dus à des refus de priorité a nettement diminué ces dix dernières années. Les occupants de voitures de tourisme en ont le plus profité, suivis des motocyclistes. Les améliorations sont en revanche mineures pour les cyclistes et les piétons. Cette évolution globalement positive ne doit néanmoins pas occulter le fait que l'accidentalité a reculé plus fortement pour d'autres causes d'accident dans le même temps; il reste donc encore fort à faire dans ce domaine.

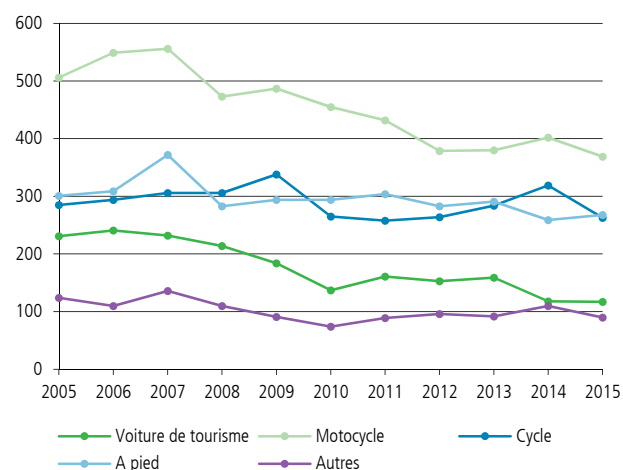
Les refus de priorité sont l'une des causes les plus fréquentes des accidents graves. A noter que la proportion des occupants de voitures de tourisme parmi les usagers de la route ayant subi des dommages corporels graves dans les accidents liés à cette cause est faible: elle était de 11% en 2015, contre 23% pour l'accidentalité routière dans son ensemble. En revanche, les parts des motocyclistes (33% contre 29%), des cyclistes (24% contre 21%) et tout particulièrement des piétons (24% contre 16%) sont élevées.

Globalement, la **létalité** pour les accidents dus à 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 en raison du lieu des accidents (en localité) et donc des vitesses plus faibles lorsqu'ils se produisent. Les refus de priorité sont surtout un problème sur **les routes en localité**: environ $\frac{1}{3}$ des dommages corporels graves subis sur ces routes sont imputés à cette cause principale d'accident. Hors localité, la proportion est d'environ $\frac{1}{6}$.

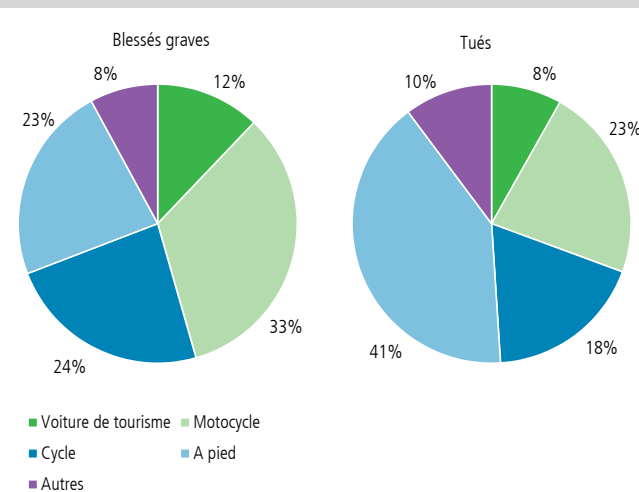
Les **conducteurs de voitures de tourisme** sont responsables des $\frac{3}{4}$ des accidents graves dus à des refus de priorité. Outre les utilisateurs de deux-roues, les usagers de la route qui paient le plus lourd tribut pour ces fautes sont, au premier chef, les piétons: environ 40% des personnes mortellement blessées se déplaçaient à pied. En localité, cette part 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 vers midi. Aucun véritable pic n'est en revanche enregistré le week-end.

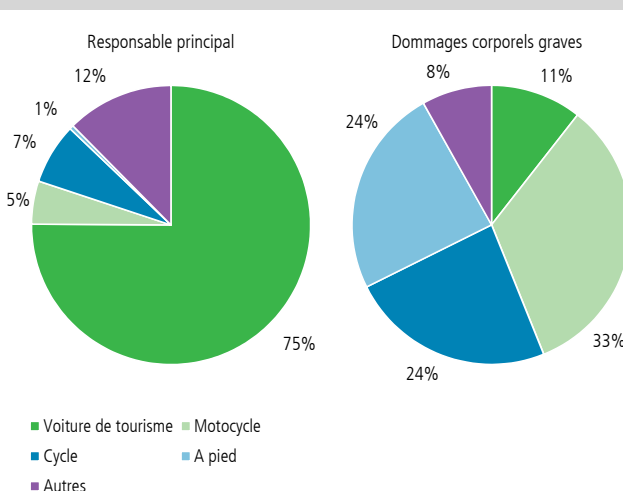
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2005–2015



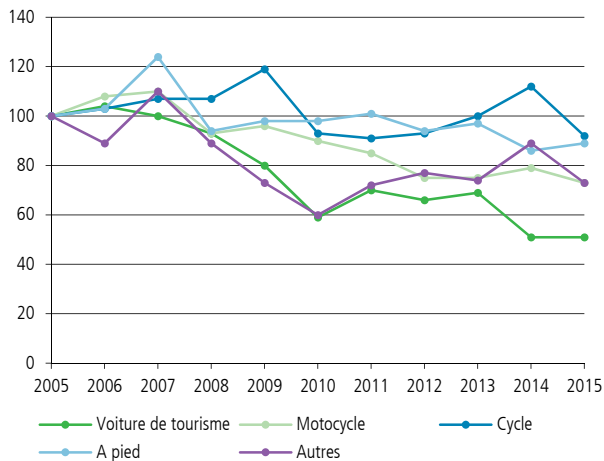
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, Ø 2011–2015



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, 2015



Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2005–2015



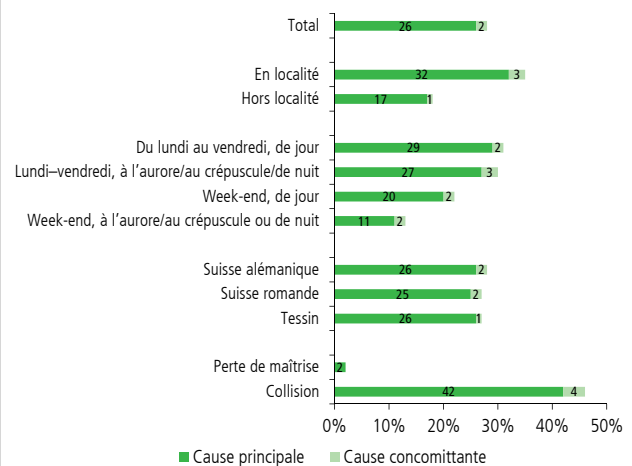
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	115	140	2	5	32
Motocycle	359	398	10	12	86
Cycle	254	270	9	8	75
A pied	245	267	23	20	216
Autres	82	89	8	3	79
Total	1 055	1 163	52	49	86

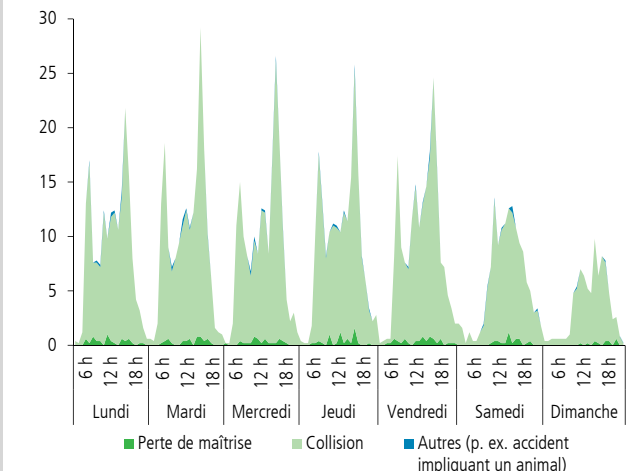
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion



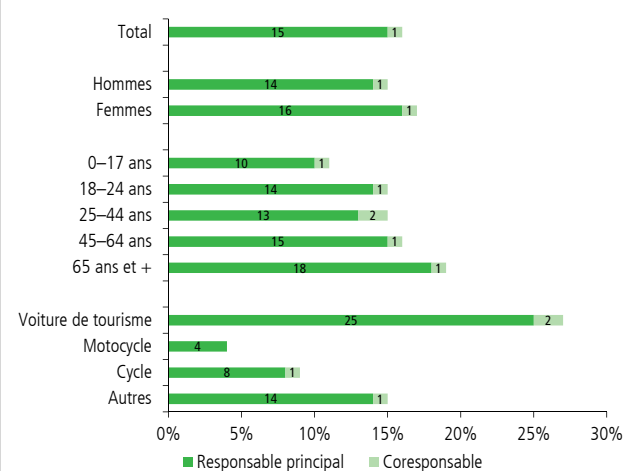
Proportion d'accidents graves causés par un refus de priorité selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



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 2011–2015



Proportion de conducteurs et de piétons ayant refusé la priorité dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Alcool

Entre 2005 et 2015, le nombre d'accidents graves liés à l'alcool a reculé de 35%, soit un peu plus que l'ensemble des accidents de la route ayant occasionné des dommages corporels graves (-25%). Cette baisse a profité presque exclusivement aux occupants de voitures de tourisme (-56%) et aux motocyclistes (-38%). En revanche, le nombre de cyclistes grièvement ou mortellement blessés dans les accidents dus à l'alcool a progressé de 40%. Globalement, les accidents avec influence de l'alcool ont toujours compté pour 12 à 14% des dommages corporels graves durant la dernière décennie.

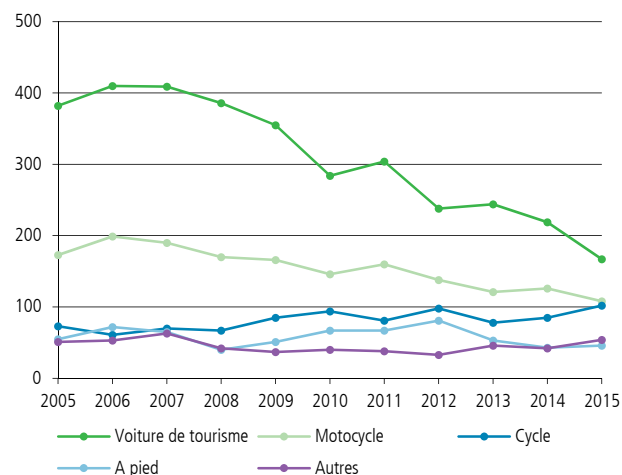
En 2015, près de 500 usagers de la route en Suisse ont été grièvement ou mortellement blessés dans les accidents avec influence de l'alcool. Parmi eux, les **occupants de voiture de tourisme** sont les plus nombreux: ils représentent 33% des blessés graves, et même plus de la moitié des tués. 1 usager de la route sur 45 blessés dans les accidents liés à l'alcool succombe; cette proportion est même de 1 sur 18 pour les piétons. L'alcool est ainsi, avec la vitesse, la cause d'accident de la route qui se caractérise par la **léta- lité** 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 part est de 1 sur 5 pour les accidents nocturnes en semaine, et même de plus 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 celles des fins de semaine.

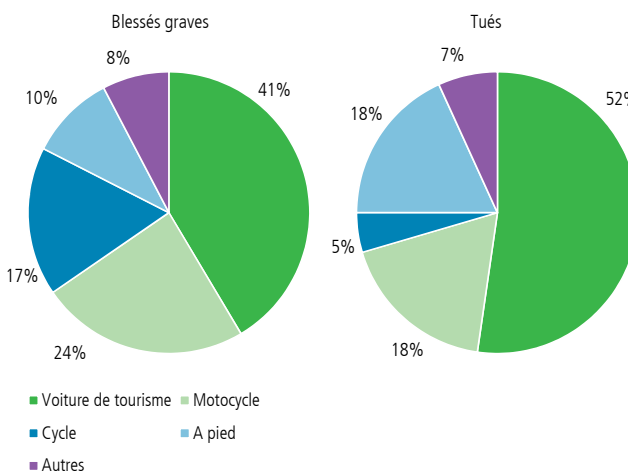
Les graves accidents de la route dus à l'alcool sont plus fréquents en Suisse romande que dans les autres régions linguistiques, et cette cause d'accident est plus répandue pour les pertes de maîtrise que pour les collisions.

Si un conducteur alcoolisé a été identifié 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: chez les 18-24 ans, la part des conducteurs alcoolisés dans les accidents graves est environ 4 fois supérieure à celle des seniors de 65 ans et plus.

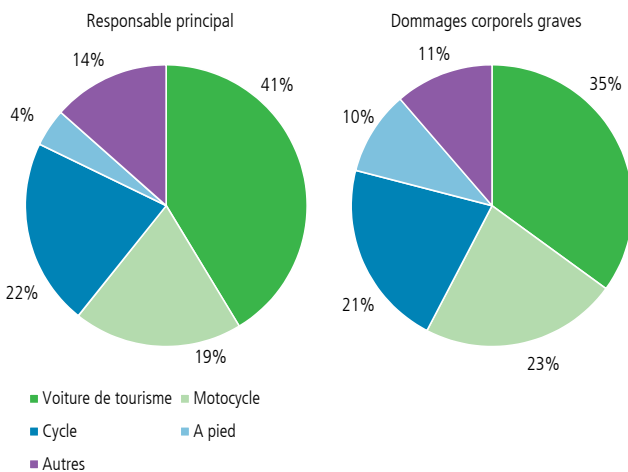
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, 2005-2015



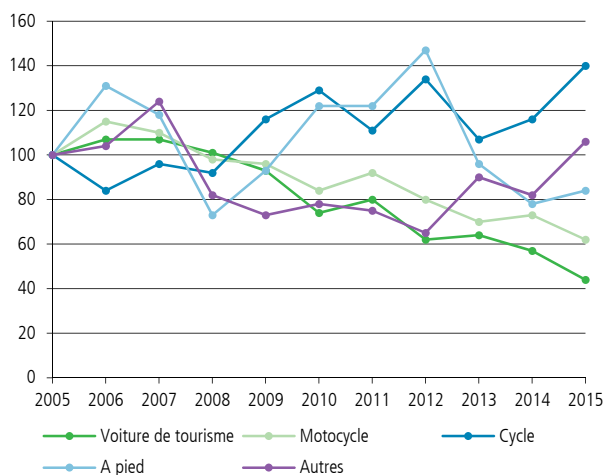
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, Ø 2011-2015



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, 2015



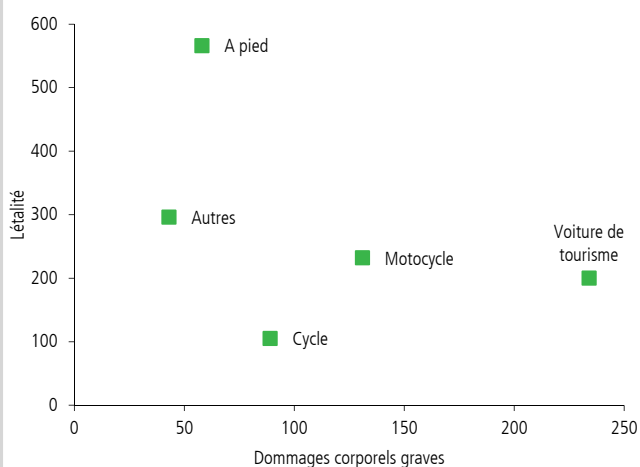
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion, 2005–2015



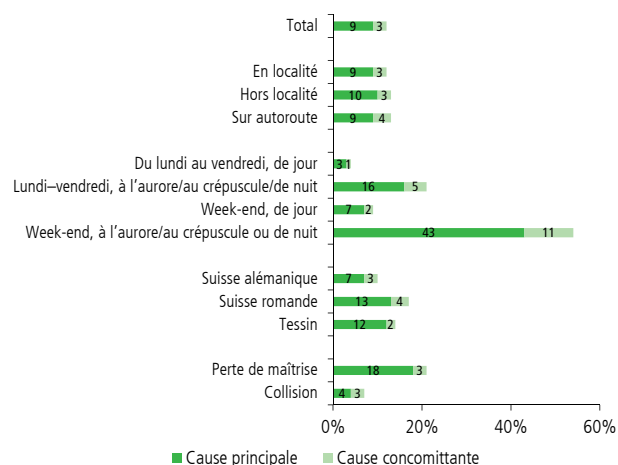
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	147	232	20	26	200
Motocycle	103	130	5	8	232
Cycle	99	85	3	2	105
A pied	42	53	4	9	566
Autres	48	36	6	4	296
Total	439	535	38	50	224

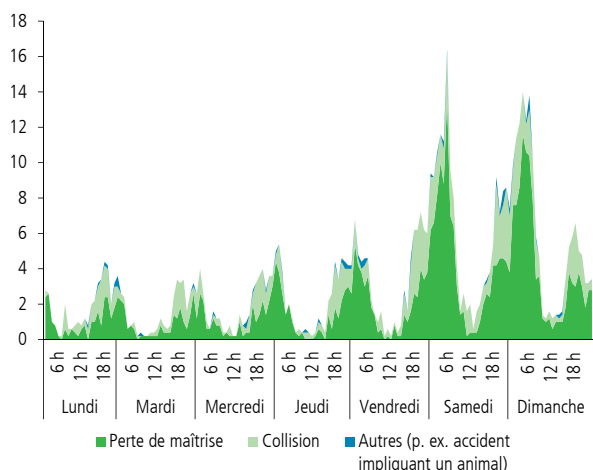
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents avec influence de l'alcool selon le moyen de locomotion



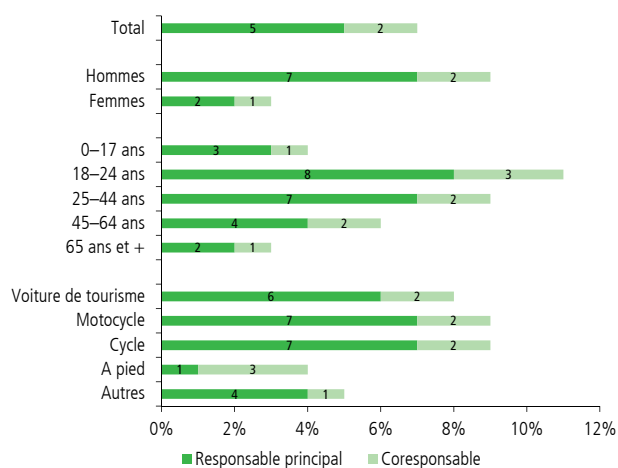
Proportion d'accidents graves causés par l'influence de l'alcool selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



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 2011–2015



Proportion de conducteurs et de piétons sous influence de l'alcool dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



Vitesse

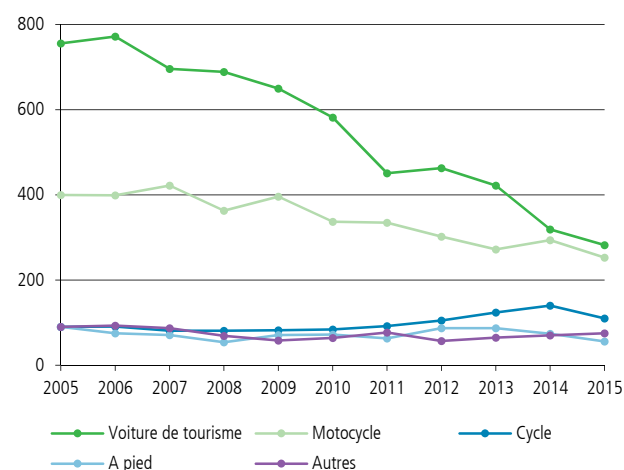
Ces dix dernières années, les graves accidents de la route causés par la vitesse ont reculé de 46%. Les occupants de voitures de tourisme présentent la baisse la plus substantielle (-63%), suivis des piétons (-38%) et des motocyclistes (-37%). Pour les cyclistes en revanche, les accidents de ce type ont progressé de 22% durant la décennie écoulée.

En 2015 en Suisse, 705 usagers de la route ont été grièvement blessés et 71 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 2015. Les cyclistes ont été concernés par quelque $\frac{1}{7}$ de ces accidents et les piétons, par $\frac{1}{14}$. Les accidents causés par la vitesse ont très souvent une issue fatale pour les piétons: 56 sur 1000 ont perdu la vie dans des collisions avec des véhicules. Pour les occupants de voitures de tourisme, qui sont mieux protégés, cette proportion est de 18 sur 1000, soit considérablement moins.

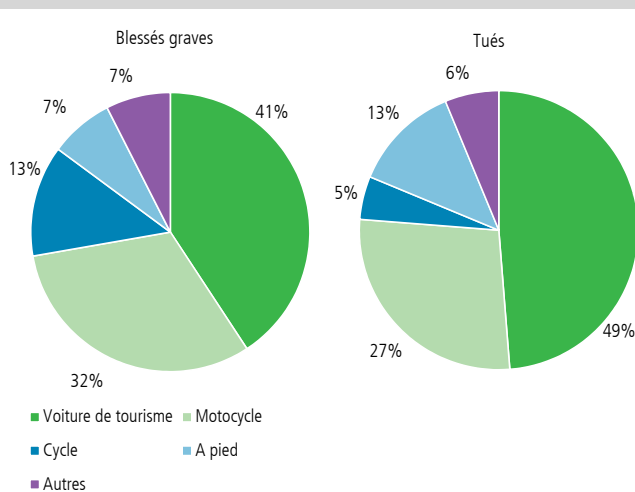
Il existe de nettes disparités régionales: au Tessin, la police impute à peine 1 dommage corporel grave sur 12 à la vitesse, alors que le rapport est de 1 sur 5 pour la **Suisse romande** et la **Suisse alémanique**. La vitesse est une cause d'accident particulièrement fréquente pour les pertes de maîtrise, sur les routes hors localité et les autoroutes ainsi que la nuit en fin de semaine.

Pour les accidents graves, la proportion de conducteurs qui ne respectent pas les limites de vitesse est environ deux fois plus élevée chez les **hommes** que chez 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 tend à diminuer avec l'âge: elle est, p. ex., de 6% pour les seniors de 65 ans et plus, contre 23% pour les 18-24 ans.

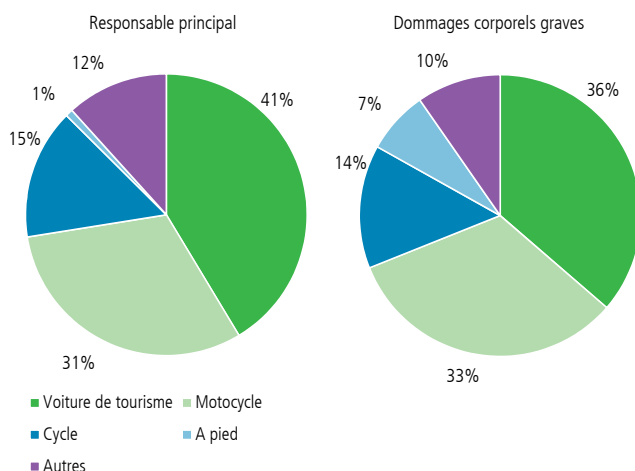
Evolution des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2005-2015



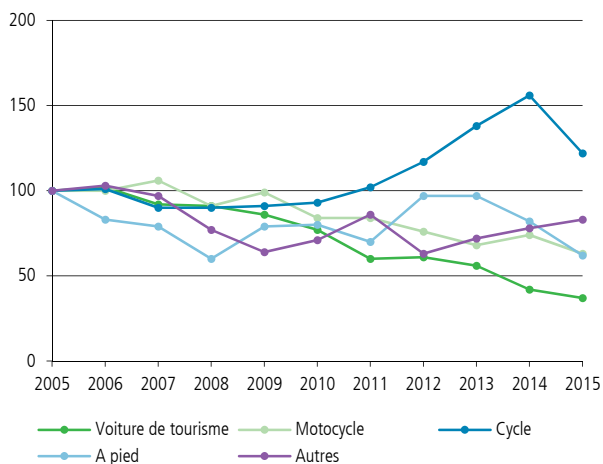
Répartition des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, Ø 2011-2015



Répartition des responsables principaux et des dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par la vitesse, selon le moyen de locomotion, 2015



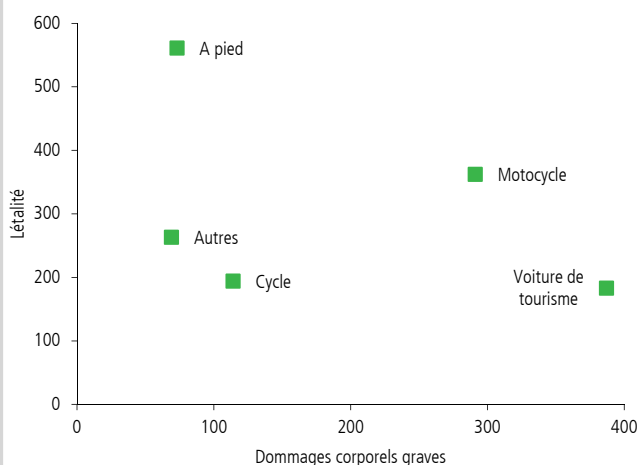
Evolution indexée des dommages corporels graves subis dans les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2005–2015



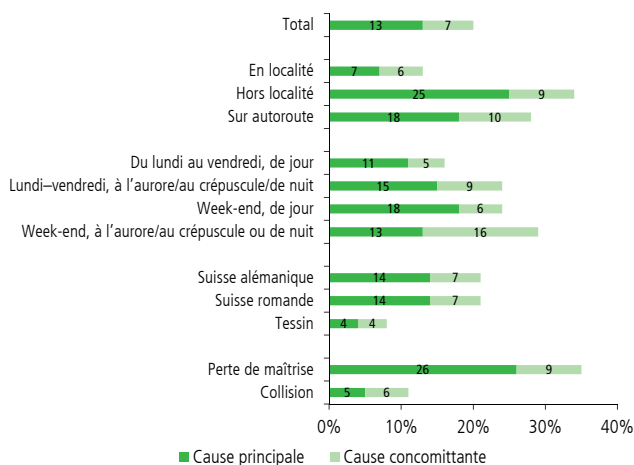
Dommages corporels graves (2015 / Ø 2010–2014) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2005–2015
	2015	Ø 2010–2014	2015	Ø 2010–2014	
Voiture de tourisme	253	404	29	44	183
Motocycle	230	285	23	23	362
Cycle	106	105	4	4	194
A pied	47	65	9	11	561
Autres	69	61	6	6	263
Total	705	920	71	88	234

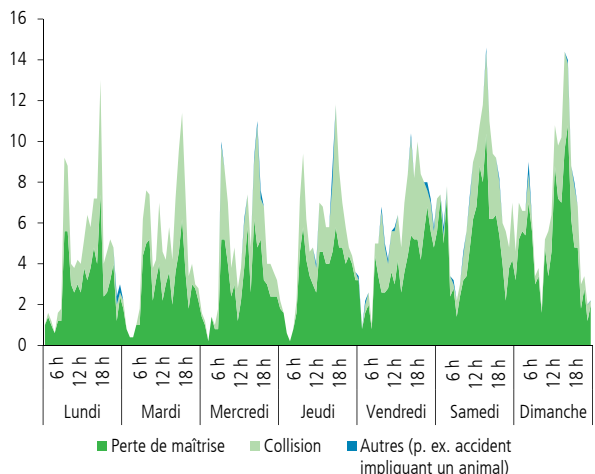
Dommages corporels graves (Ø 2011–2015) et létalité (Ø 2005–2015) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion



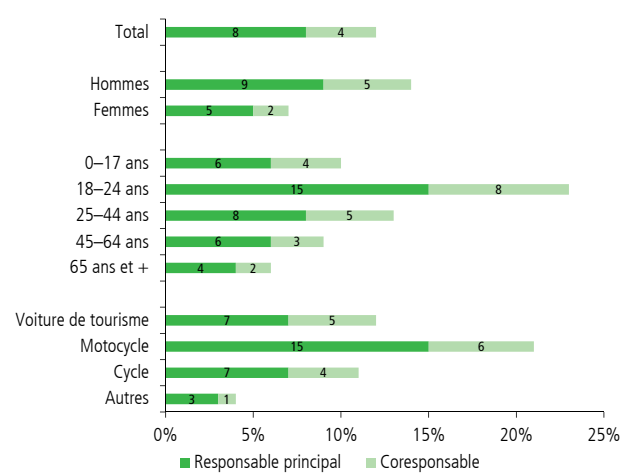
Proportion d'accidents graves causés par la vitesse selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015



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 2011–2015



Proportion de conducteurs avec une vitesse excessive/inadaptée dans les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2011–2015







Opinions et comportement

Le taux de feux allumés de jour s'est stabilisé à un haut niveau pour les voitures de tourisme. 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 2014 et 2015. Convaincre encore plus d'usagers de la route à adopter ces mesures de sécurité efficaces pourrait se révéler une gageure pour la prévention.

Alcool

La nouvelle disposition légale «alcool interdit aux nouveaux conducteurs et aux conducteurs professionnels», qui a été introduite en janvier 2014, est connue par la majorité des automobilistes, et en particulier par les personnes détentrices d'un permis à l'essai. Par contre, toujours moins d'automobilistes savent que la limite du taux d'alcool pour les personnes titulaires d'un permis illimité s'élève à 0,5 pour mille. Seul un quart des automobilistes déclarent être plutôt en faveur de la mesure «La prise de sang n'est plus nécessaire pour prouver une conduite sous l'emprise de l'alcool. Un contrôle de l'haleine suffit.»

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.

Toujours moins d'automobilistes sont à même d'indiquer la limite en vigueur pour l'alcoolémie au volant. 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 2015, seulement 69% des automobilistes étaient encore capables de fournir la bonne réponse.

Parmi tous les automobilistes interrogés en 2015, 79% étaient en mesure d'indiquer la limite, en vigueur depuis janvier 2014, du taux d'alcool pour les **nouveaux conducteurs** ainsi que pour les conducteurs professionnels, soit zéro respectivement 0,1 pour mille. Les conducteurs directement concernés par cette nouvelle législation, c.-à-d. ceux avec un permis de conduire à l'essai et les élèves conducteurs, étaient quasiment tous à même d'indiquer la valeur correcte (98%).

A la question «La police a-t-elle le droit de procéder à des contrôles de l'alcoolémie **sans indice d'ébriété?**», 74% ont fourni la réponse correcte en 2015, en répondant par l'affirmative, contre 92% en 2005, année d'introduction de cette nouvelle mesure.

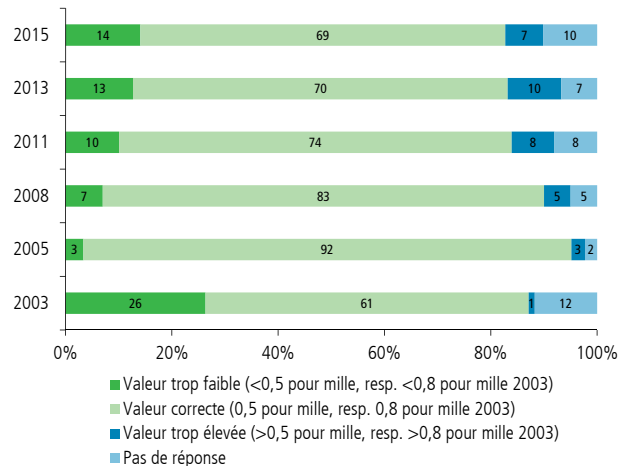
En 2015, 76% ont déclaré qu'ils n'ont jamais conduit après avoir bu plus de deux verres d'alcool. Nettement plus de femmes (86%) que d'hommes (68%) ont affirmé ne jamais conduire après avoir bu. Sur la base des déclarations des conducteurs et des conductrices, la part des personnes qui ne prennent jamais le volant après avoir bu est la plus éle-

vée chez les moins de 30 ans (91%) et la plus basse chez les personnes entre 45 et 59 ans (69%). La part élevée des conducteurs de moins de 30 ans affirmant ne jamais conduire après avoir bu est probablement due au fait que de nombreuses personnes de cette tranche d'âge sont détentrices d'un permis de conduire à l'essai et qu'elles sont soumises au taux limite d'alcool de zéro pour mille.

La mesure «La prise de sang n'est plus nécessaire pour prouver une conduite sous l'emprise de l'alcool. Un contrôle de l'haleine suffit.» est peu soutenue par les automobilistes. Seuls 24% sont plutôt en sa faveur. Les hommes sont légèrement plus nombreux à exprimer leur soutien que les femmes, et c'est en Suisse alémanique que la mesure rencontre le moins de succès. Il sera intéressant d'observer le niveau d'acceptation qu'obtiendra cette mesure après son introduction en Suisse le 1^{er} octobre 2016.

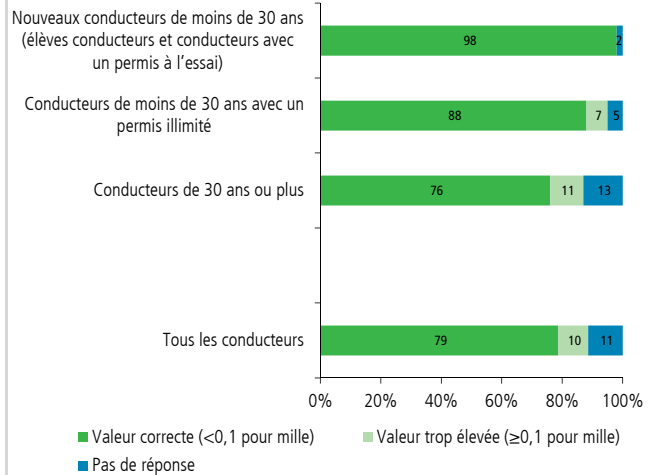
D'après l'ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes), une enquête réalisée auprès de quelque 17 000 personnes dans 17 pays européens, le nombre de conducteurs de voitures de tourisme s'attendant à des contrôles de l'alcoolémie par la police (tests de l'haleine) diffère fortement selon les pays. Aux deux extrêmes, on trouve la Pologne avec 44% d'automobilistes qui estiment probable, voire très probable de subir un contrôle de l'alcoolémie lors d'un trajet ordinaire, et le Danemark avec une part correspondante de 2%. La proportion de conducteurs estimant un test de l'haleine probable ou très probable s'élève à 19% en Suisse.

Limite en vigueur pour l'alcoolémie au volant selon les automobilistes, 2003/2005/2008/2011/2013/2015



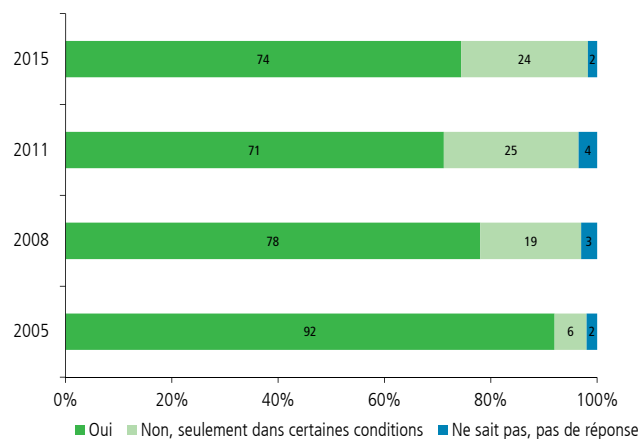
Source: bpa, sondage auprès de la population

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, 2015



Source: bpa, sondage auprès de la population

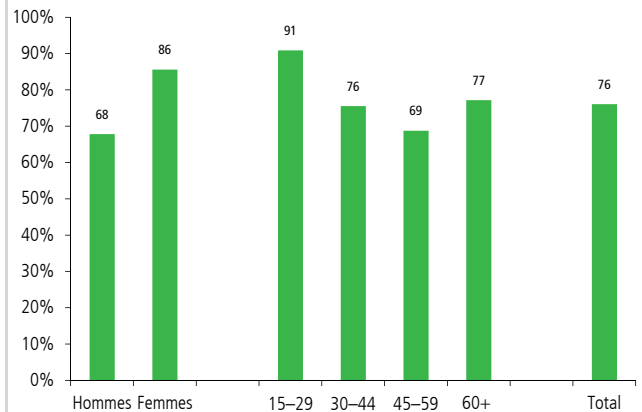
Réponse des automobilistes à la question quant à la possibilité pour la police de procéder à des alcootests même sans indice d'ébriété*, 2005/2008/2011/2015



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

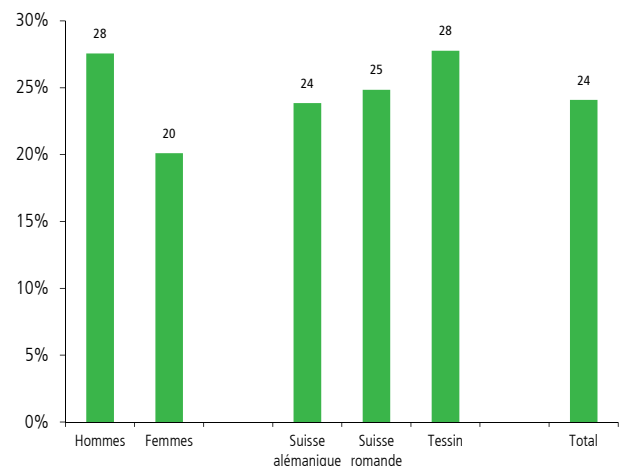
Source: bpa, sondage auprès de la population

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 âge, 2015



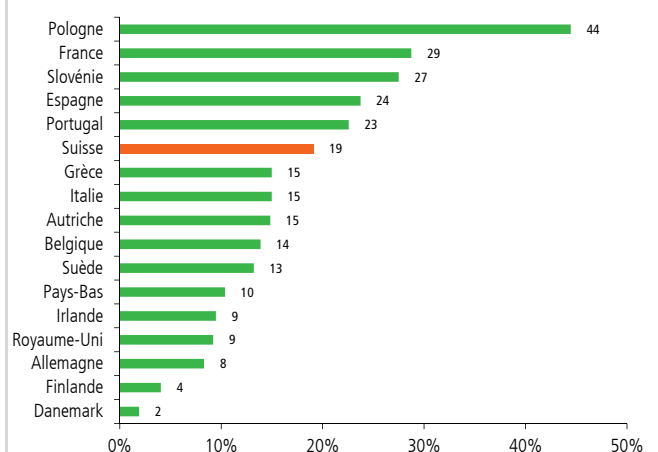
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes plutôt favorables à la mesure «force probante des contrôles de l'haleine», selon leur sexe et leur région linguistique, 2015



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes qui estiment que la probabilité d'être soumis à un contrôle de l'alcoolémie est grande voire très grande, comparaison européenne, 2015



Source: ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes)

Vitesse

Près des $\frac{3}{4}$ des conducteurs de voitures de tourisme déclarent faire des excès de vitesse selon le sondage du bpa. Les personnes de 60 ans ou plus sont moins enclines à rouler trop vite. D'après l'ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes), la part des personnes estimant probable, voire très probable de subir un contrôle de vitesse lors d'un trajet ordinaire est relativement grande en Suisse (43%). Le pays avec la part la plus élevée est la France (55%), et celui avec la part la plus basse est le Danemark (11%).

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. Elle est fixée à 50 km/h depuis 1984. 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.

Selon le sondage du bpa, la majorité des conducteurs de voitures de tourisme déclarent faire, du moins parfois, des excès de vitesse. Près de trois quarts des femmes et des hommes ont répondu en 2015 qu'il leur arrive de rouler trop vite. Selon les tranches d'âge, on note des différences notables: la part des personnes affirmant **ne jamais faire d'excès de vitesse** est de moins de 20% dans toutes les tranches d'âge inférieures à 60 ans, alors qu'elle est de 40% chez les conducteurs de 60 ans et plus.

Sur cette question, peu de différences sont à relever selon les régions linguistiques. On trouve toutefois davantage de personnes déclarant faire souvent des excès de vitesse en Suisse romande (10%) et en Suisse alémanique (8%) qu'au Tessin (3%). En outre, les personnes conduisant fréquemment semblent plus enclines à faire des excès de vitesse que les personnes rarement au volant d'une voiture.

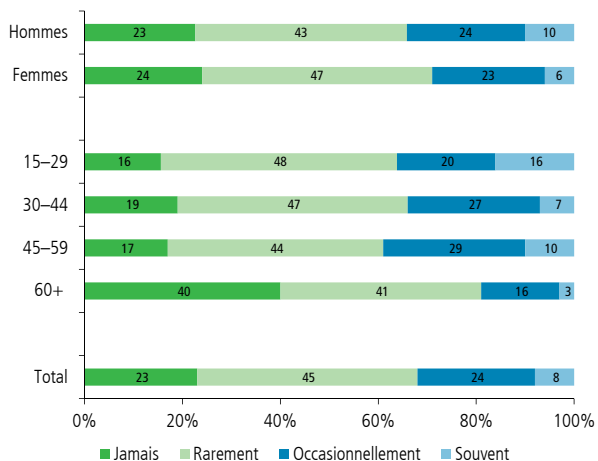
D'après l'ESRA, une enquête réalisée auprès de quelque 17 000 personnes dans 17 pays européens, une minorité des personnes interrogées trouvent acceptable de faire des excès de vitesse, en particulier aux abords d'une école. D'importantes différences apparaissent cependant selon les pays. A la question «Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable qu'un conducteur conduise 20 km/h plus vite que la limitation de vitesse en vigueur sur autoroute?», la part des personnes ayant répondu que cela est acceptable ou plutôt acceptable est de 37% au Portugal, alors qu'elle n'est que de 12% au Royaume-Uni. En Suisse, cette part s'élève à 27%. Pour ce qui est de la question «Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement

acceptable qu'un conducteur conduise 20 km/h plus vite que la limitation de vitesse en vigueur aux abords d'une école?», les différences entre les pays sont moins marquées. Aux deux extrêmes, on trouve d'un côté la Pologne avec 7,8% de personnes estimant ce comportement acceptable ou plutôt acceptable et, de l'autre côté, la Finlande avec 0,7%. En Suisse, la part correspondante est de 1,6%.

Le nombre de conducteurs de voitures de tourisme s'attendant à un contrôle de vitesse (y compris contrôle par radar embarqué et/ou radar automatique) diffère fortement d'un pays à l'autre. En France, 55% des automobilistes estiment probable, voire très probable de subir un contrôle de vitesse lors d'un trajet ordinaire. Au Danemark par contre, cette part n'est que de 11%. En Suisse, cette proportion (43%) est bien plus proche de celle de la France que de celle du Danemark.

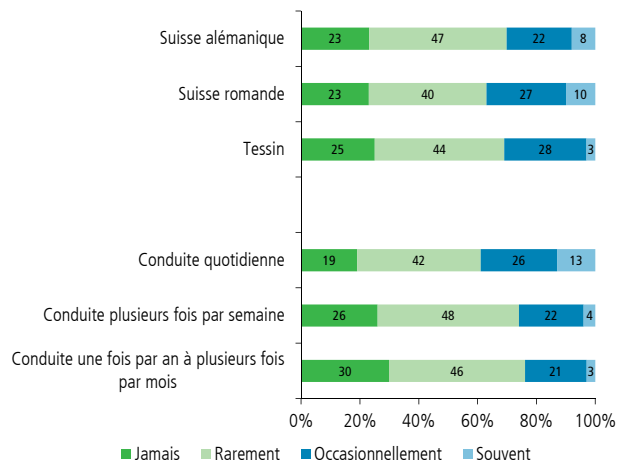
On note en outre qu'un grand nombre de personnes vivant en Suisse sont convaincues que, généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables: 61% d'entre elles sont d'accord ou plutôt d'accord avec cette affirmation. On ne trouve que deux pays avec des taux supérieurs: la Finlande (69%) et le Danemark (63%). Le pays avec le moins de personnes ayant répondu être d'accord ou plutôt d'accord est la Pologne (40%).

Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils roulent plus vite qu'autorisé, selon leur sexe et leur âge, 2015



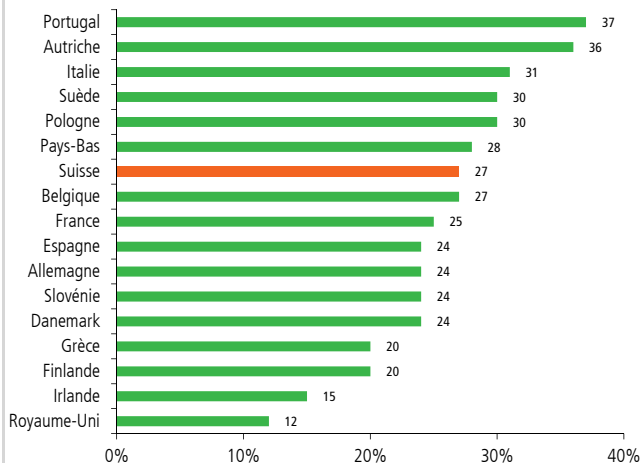
Source: bpa, sondage auprès de la population

Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils roulent plus vite qu'autorisé, selon la région linguistique et la fréquence de conduite de ces personnes, 2015



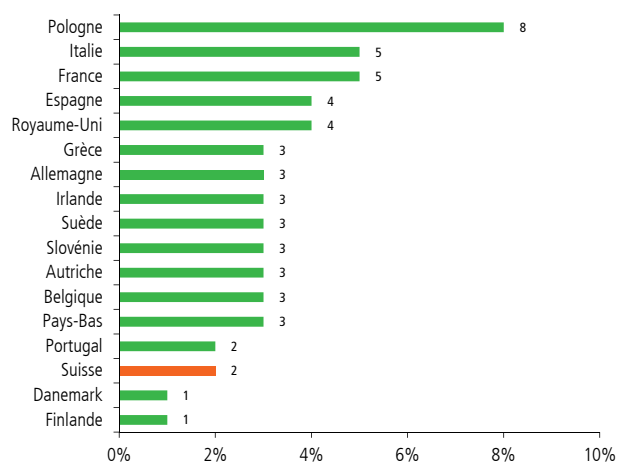
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes qui acceptent un excès de vitesse de 20 km/h sur autoroute, comparaison européenne, 2015



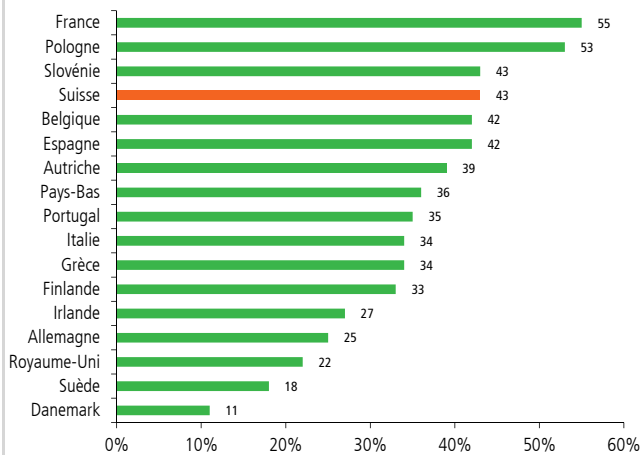
Source: ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes)

Proportion de personnes qui acceptent un excès de vitesse de 20 km/h à proximité d'une école, comparaison européenne, 2015



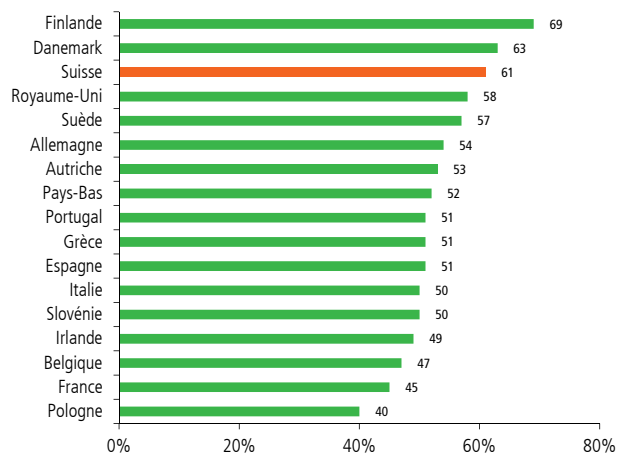
Source: ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes)

Proportion d'automobilistes qui estiment que la probabilité d'être soumis à un contrôle de vitesse est grande voire très grande, comparaison européenne, 2015



Source: ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes)

Proportion de personnes qui estiment que les limites de vitesse sont, en général, d'un niveau acceptable, comparaison européenne, 2015



Source: ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes)

Casque

En 2015, près de 1 cycliste sur 2 portait un casque lors de ses déplacements à vélo en Suisse. Les taux de port du casque étaient de 100% chez les motocyclistes et de 93% chez les cyclomotoristes. Lors des déplacements pour les activités de loisirs, au Tessin notamment, la part des cyclistes casqués est particulièrement élevée. Le port obligatoire du casque, que ce soit pour tous les cyclistes ou pour les enfants jusqu'à 14 ans, recueille beaucoup d'opinions favorables, en particulier de la part des personnes ne pratiquant pas le vélo.

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 procède régulièrement à des **observations en bordure de route** afin de relever le **taux de port du casque** pour les conducteurs de deux-roues. Chez les **motocyclistes**, ce taux s'élève depuis plusieurs années à 100%. Chez les **cyclomotoristes**, il oscille d'une année à l'autre: il est passé de 94% en 2005 à 82% en 2008, et à 93% en 2015. Pour les **cyclistes**, le port du casque n'est pas obligatoire, mais près de 1 personne sur 2 le met quand elle se déplace à vélo. En 2015, le taux de port a atteint un nouveau sommet, soit 47%. Dix ans plus tôt, on ne comptait encore que 34% de cyclistes casqués. L'évolution du taux de port diffère selon les tranches d'âge. Il a le moins progressé chez les cyclistes **entre 15 et 29 ans**, passant de 27% en 2005 à 34% en 2015. Depuis quelques années déjà, la part des cyclistes casqués est la plus faible dans cette tranche d'âge. Durant cette dernière décennie, le taux de port a par contre fortement progressé chez les cyclistes entre 45 et 59 ans (+19 points de pourcentage) et chez ceux de moins de 15 ans (+18 points de pourcentage).

Au Tessin, le taux de port du casque cycliste (57%) s'avère plus élevé que celui relevé en Suisse alémanique et en Suisse romande (47% dans les deux régions).

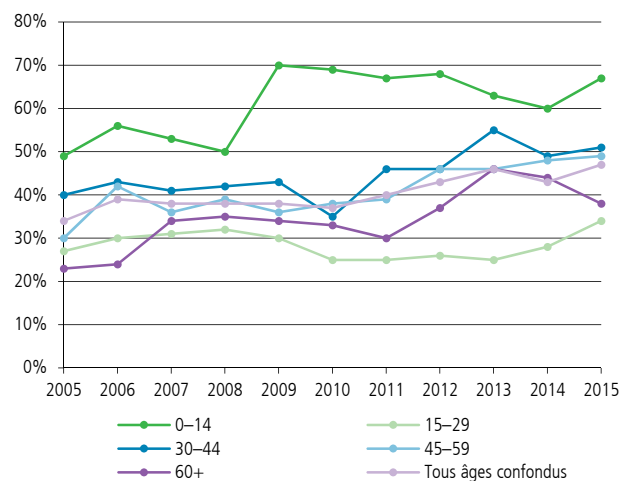
Le **but du déplacement** a une influence sur le taux de port du casque cycliste. Il est clairement plus élevé lors de déplacements pour les activités de loisirs (53%) que pour aller faire des achats (21%).

Le Tessin se caractérise par un taux de port du casque spécialement élevé lors des déplacements à vélo liés aux loisirs (72%). Pour tous les autres buts de déplacement, la part des cyclistes casqués est particulièrement basse au Tessin.

La majorité des personnes est plutôt favorable au **port obligatoire du casque** pour les utilisateurs de vélos classiques ou électriques. L'obligation de porter le casque pour les cyclistes jusqu'à 14 ans et les utilisateurs de vélos électriques recueille nettement plus d'opinions favorables (90% dans les deux cas) que la mesure «port obligatoire du casque pour tous les cyclistes» (69%). Ces trois mesures sont mieux accueillies par les femmes que par les hommes.

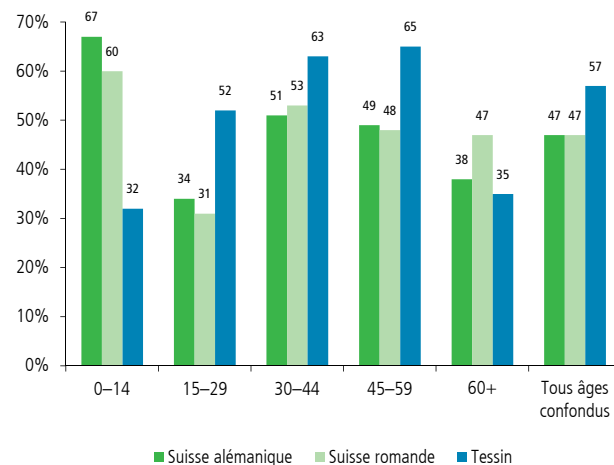
Les personnes se déplaçant souvent à vélo sont nettement les moins favorables à l'obligation de porter un casque. Seuls 40% des cyclistes qui circulent tous les jours à vélo déclarent être plutôt favorables au port obligatoire du casque pour tous les cyclistes. La part correspondante est de 83% chez les personnes qui ne pratiquent pas le vélo. On observe en outre que le casque obligatoire pour les cyclistes jusqu'à 14 ans recueille beaucoup d'avis favorables même chez les personnes qui se déplacent tous les jours à vélo (77%).

Evolution du taux de port du casque cycliste selon l'âge des cyclistes, 2005–2015



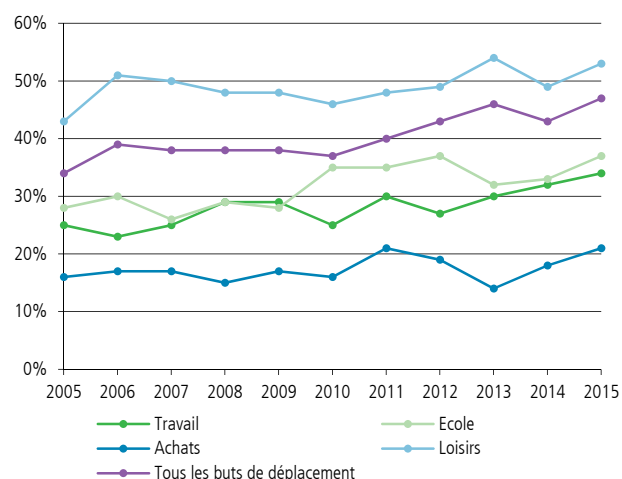
Source: bpa, relevé

Taux de port du casque cycliste selon la région linguistique et l'âge des cyclistes, 2015



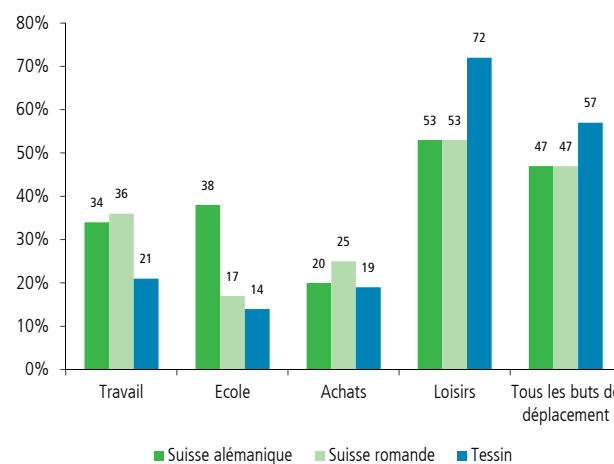
Source: bpa, relevé

Evolution du taux de port du casque cycliste selon le but du déplacement, 2005–2015



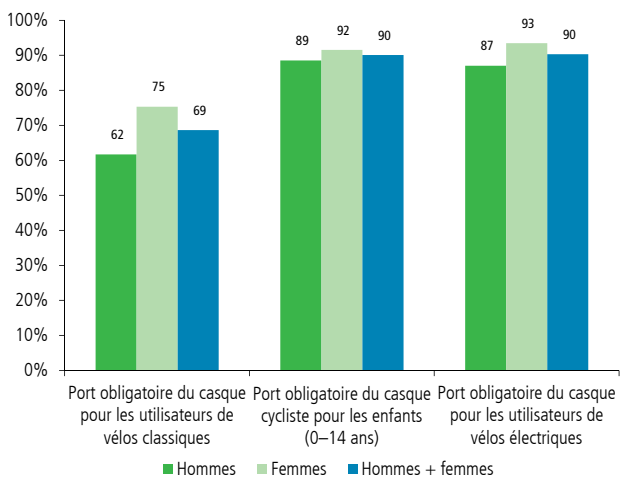
Source: bpa, relevé

Taux de port du casque cycliste selon la région linguistique et le but du déplacement, 2015



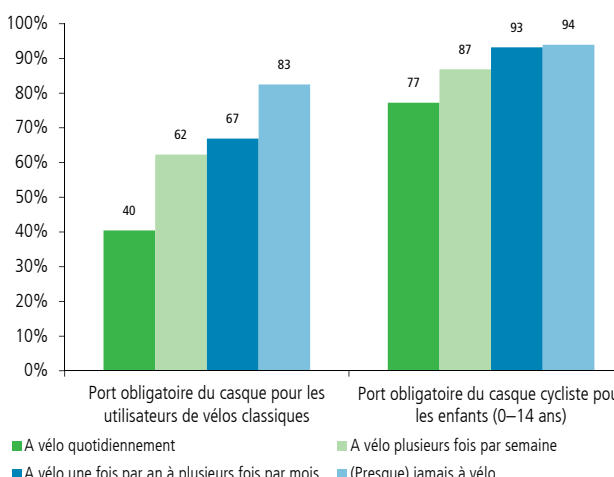
Source: bpa, relevé

Proportion de personnes plutôt favorables au port obligatoire du casque cycliste pour les utilisateurs de vélos classiques/électriques et les enfants (0–14 ans), selon leur sexe, 2015



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes plutôt favorables au port obligatoire du casque cycliste pour les utilisateurs de vélos classiques et les enfants (0–14 ans), selon la fréquence d'utilisation d'un vélo, 2015



Source: bpa, sondage auprès de la population

Ceinture de sécurité

Le taux de port de la ceinture de sécurité dans les voitures de tourisme a progressé au cours de la dernière décennie, passant de 82% en 2005 à 93% en 2015. Dans ce laps de temps, les différences entre les régions linguistiques et les types de route se sont estompées. Les taux de port sont encore légèrement inférieurs à la moyenne au Tessin (87%) et en Suisse romande (90%) ainsi qu'en localité (92%). En comparaison internationale, on constate que la Suisse a encore un important potentiel d'amélioration en ce qui concerne le port de la ceinture par les passagers arrière des voitures de tourisme.

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, et depuis 1994 également sur les sièges arrière. 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.

En 2015, le **taux de port de la ceinture** pour les conducteurs de voitures de tourisme s'élevait à 93% en moyenne suisse. Ce taux n'a guère évolué depuis 2012. Dix ans plus tôt, en 2005, la part des conducteurs de voitures de tourisme bouclant leur ceinture n'était que de 82% (-11 points de pourcentage). Durant cette dernière décennie, ce sont principalement les conducteurs au Tessin qui ont adapté leur comportement. Le taux de port dans cette région est passé de 55% en 2005 à 87% en 2015. Les différences entre les **régions linguistiques** se sont ainsi estompées au fil du temps. Si l'écart entre le taux de port au Tessin et en Suisse alémanique était de 30 points de pourcentage en 2005, il n'était plus que de 7 points en 2015.

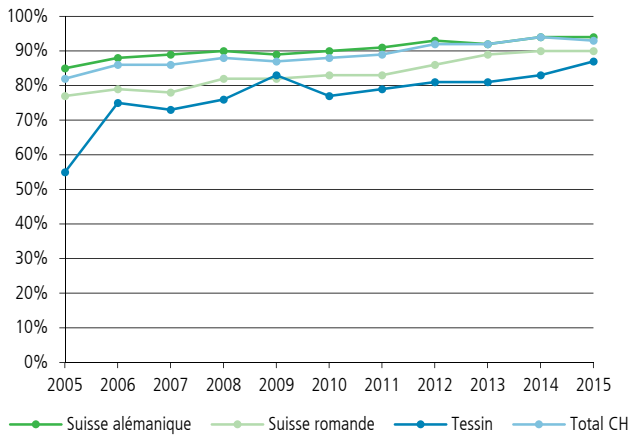
Année après année, on constate que les conducteurs de voitures de tourisme sont moins nombreux à s'attacher lorsqu'ils circulent sur les routes en localité ou hors localité que sur autoroute. Les disparités du taux de port de la ceinture selon la localisation se sont cependant atténuées au cours des dix dernières années. La part des automobilistes bouclant leur ceinture a nettement augmenté sur les routes en localité, passant de 74% en 2005 à 92% en 2015, tout en ne progressant que légèrement sur autoroute durant la même période (de 90% à 96%).

Plus de 90% des conducteurs ou des passagers avant des voitures de tourisme bouclent leur ceinture. A l'arrière, le taux de port n'était que de 76% en 2015 et il n'a plus vraiment progressé depuis cinq ans. Il a même légèrement baissé depuis 2011 (79%).

En comparaison internationale, on constate qu'il y a encore un important **potentiel d'amélioration** en Suisse concernant le port de la ceinture pour les passagers arrière des voitures de tourisme. Parmi les pays de l'OCDE ayant publié leurs taux en 2014, 7 affichaient des taux supérieurs à celui de la Suisse (77%), dont l'Allemagne avec 98% ou le Royaume-Uni avec 92%.

Quant au taux de port de la ceinture pour les conducteurs, la marge de progression n'est plus très grande pour la Suisse. Il n'y a désormais que peu de pays qui présentent des taux supérieurs à celui de la Suisse.

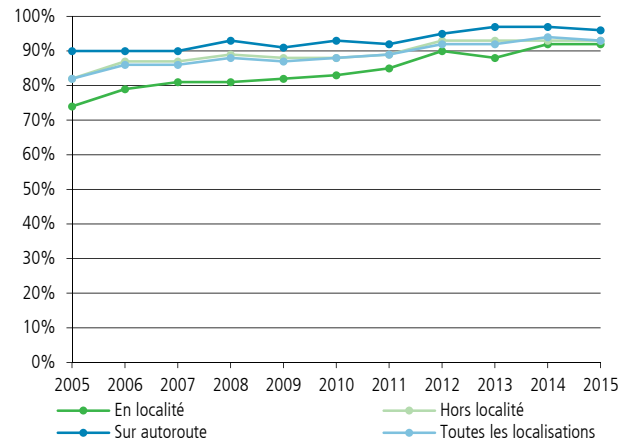
Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs de voitures de tourisme*, selon la région linguistique, 2005–2015



* Immatriculées en Suisse

Source: bpa, relevé

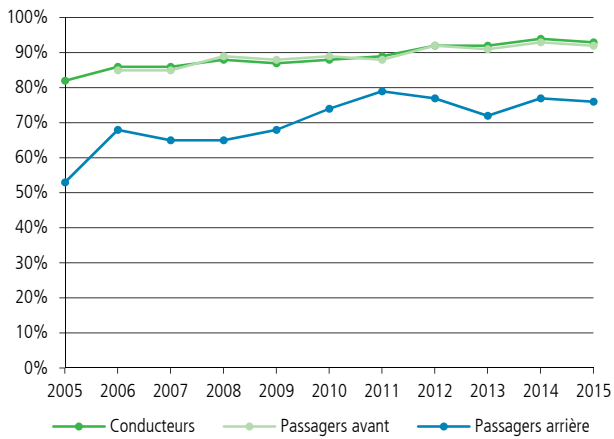
Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs de voitures de tourisme*, selon la localisation, 2005–2015



* Immatriculées en Suisse

Source: bpa, relevé

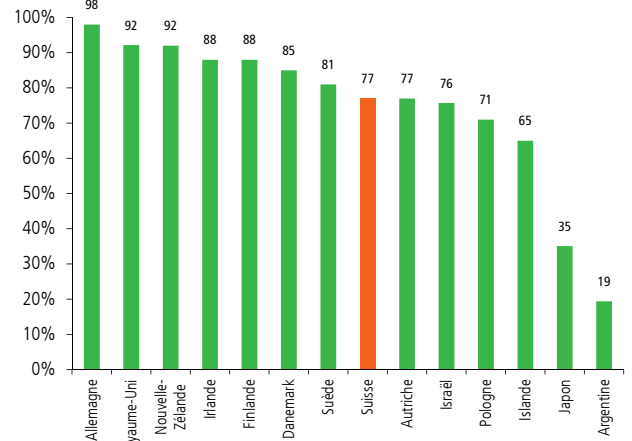
Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs et les passagers avant et arrière de voitures de tourisme*, 2005–2015



* Immatriculées en Suisse

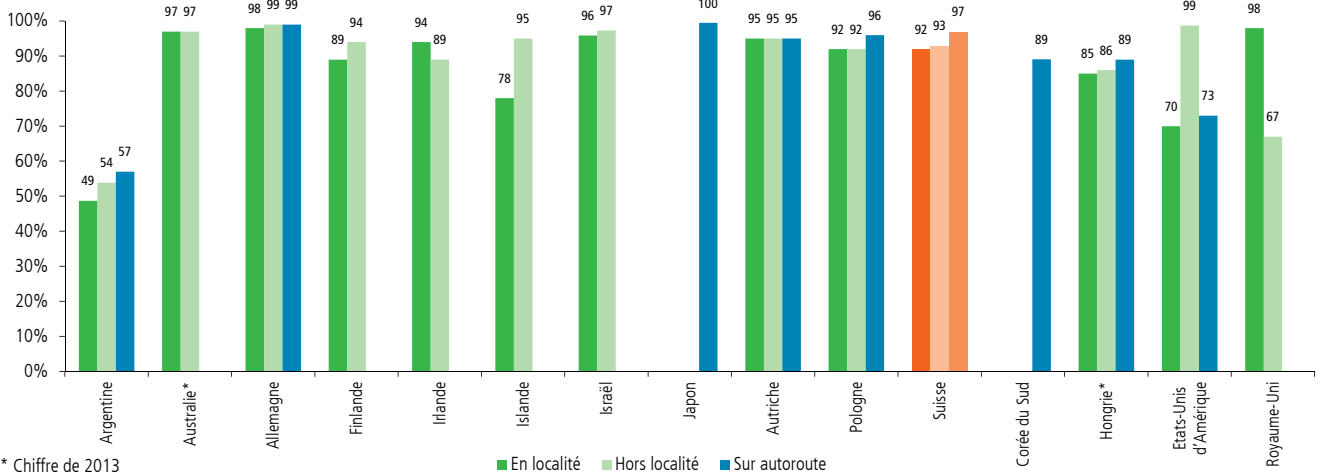
Source: bpa, relevé

Taux de port de la ceinture pour les passagers arrière de voitures de tourisme, comparaison internationale, 2014



Source: OCDE, IRTAD

Taux de port de la ceinture pour les conducteurs de voitures de tourisme selon la localisation, comparaison internationale, 2014



* Chiffre de 2013

Source: OCDE, IRTAD

Téléphoner au volant

En 2015, 9 conducteurs de voitures de tourisme sur 10 savaient que seul téléphoner avec un dispositif mains libres est admis par la loi. Au fil des années, toujours plus d'automobilistes déclarent ne jamais téléphoner au volant avec un portable à la main, mais toujours moins affirment qu'ils ne téléphonent jamais avec un dispositif mains libres. La part des automobilistes tout à fait d'accord avec l'affirmation «téléphoner au volant est dangereux, même avec un dispositif mains libres» a nettement baissé entre 2011 et 2015.

En vertu de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, les conducteurs doivent éviter toute occupation qui rend plus difficile la conduite du véhicule. Aussi, l'utilisation d'un téléphone sans dispositif mains libres est interdite pendant la conduite et sanctionnée par une amende de 100 francs.

En 2015, les automobilistes semblaient bien connaître la législation en la matière: 90% savaient que seul téléphoner avec un dispositif mains libres est admis par la loi et à peine 9% étaient de l'avis qu'il est interdit de téléphoner au volant d'une voiture, que ce soit avec ou sans dispositif mains libres. Comme il y a quatre ans, les conducteurs plus âgés et ceux habitant en **Suisse romande** sont plus nombreux à penser qu'il existe une interdiction générale de téléphoner.

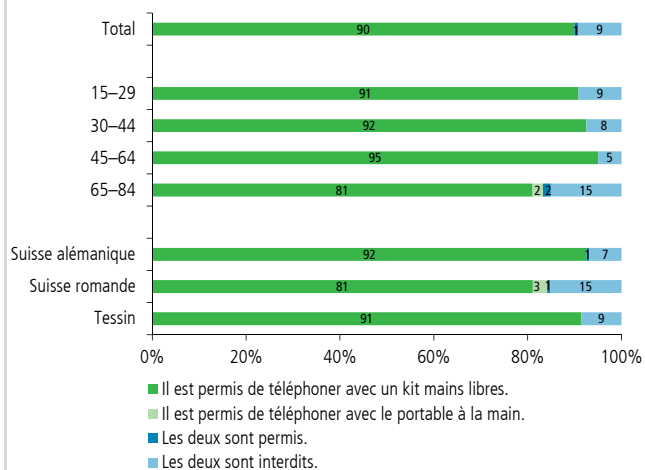
Depuis quelques années, toujours plus de personnes affirment ne jamais téléphoner avec le portable à la main lorsqu'elles conduisent. Cette part est passée de 67% en 2010 à 82% en 2015. Par contre, elles sont toujours moins nombreuses à déclarer ne jamais téléphoner avec un **dispositif mains libres** au volant de leur voiture. Leur part est passée de 75% en 2010 à 68% en 2015. Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à affirmer qu'elles ne téléphonent jamais lorsqu'elles conduisent. Les différences selon le sexe sont plus marquées en ce qui concerne les conversations téléphoniques avec un dispositif mains libres. La part des personnes assurant ne jamais le faire est de 77% chez les femmes et de 60% chez les hommes. L'utilisation d'un kit mains libres pendant les trajets en voiture semble être le plus répandue chez les personnes entre 30 et 44 ans. Seules 57% d'entre elles ont affirmé ne jamais téléphoner avec un dispositif mains libres.

De manière générale, les automobilistes sont conscients des risques liés à l'utilisation du téléphone au volant. En 2015, 60% ne partageaient pas du tout l'opinion selon

laquelle téléphoner au volant réduit seulement un peu l'attention du conducteur, et encore davantage (76%) n'étaient pas du tout d'accord avec l'idée que les conducteurs expérimentés puissent sans problème téléphoner tout en conduisant. Seuls 5% sont tout à fait et 19% partiellement d'accord avec cette affirmation. Enfin, deux tiers des automobilistes ne partagent pas du tout l'opinion selon laquelle chacun peut décider en son âme et conscience quand et combien il peut téléphoner en conduisant.

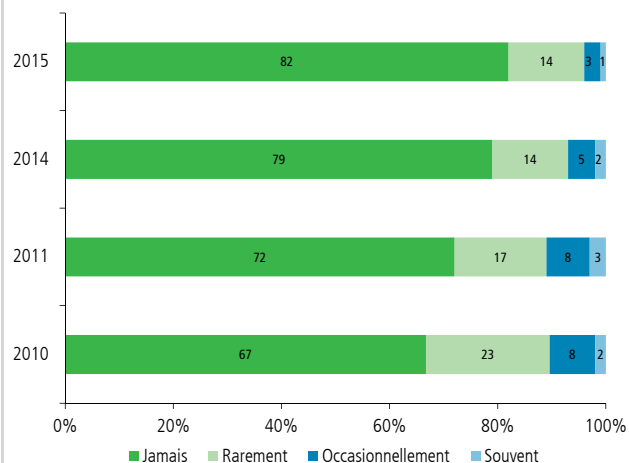
Un grand nombre d'automobilistes semblent toutefois estimer que **l'utilisation d'un téléphone avec un dispositif mains libres au volant comporte moins de risques que celle d'un téléphone portable** sans ce dispositif. Les études montrent pourtant que ce n'est pas le cas. En 2015, seuls 30% des automobilistes ont répondu qu'ils étaient tout à fait d'accord avec l'affirmation «Téléphoner au volant est dangereux, même avec un dispositif mains libres»; 55% ont répondu qu'ils étaient partiellement d'accord et 15%, pas du tout d'accord. Entre 2011 et 2015, le nombre d'automobilistes partageant tout à fait l'idée que **téléphoner au volant est dangereux**, même avec un dispositif mains libres, a nettement baissé, passant de 50% en 2011 à 30% à 2015. La diminution est légèrement plus forte chez les hommes (-22 points de pourcentage) que chez les femmes (-19 points). Elle a été la plus marquée chez les 30-44 ans (-26 points), précisément la tranche d'âge où l'utilisation du téléphone avec un dispositif mains libres semble être la plus répandue.

Réponse donnée à la question «Quelle est la réglementation légale concernant l'usage du téléphone au volant en Suisse?», selon l'âge et la région linguistique des personnes interrogées, 2015



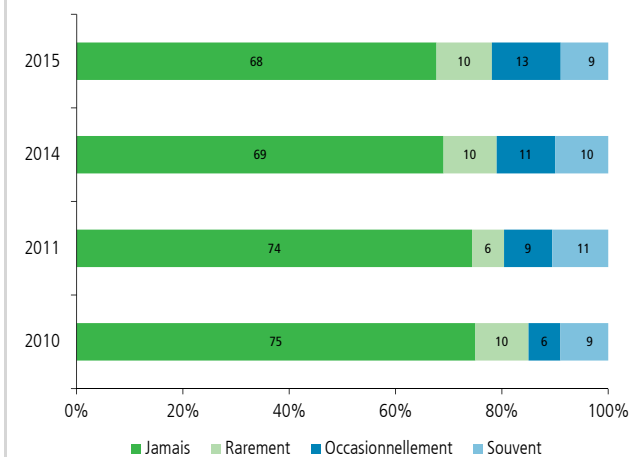
Source: bpa, sondage auprès de la population

Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils téléphonent au volant avec le portable à la main, 2015



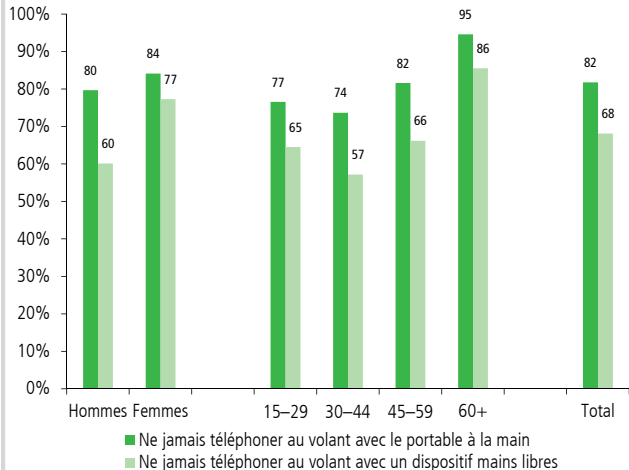
Source: bpa, sondage auprès de la population

Fréquence, indiquée par les automobilistes, à laquelle ils téléphonent au volant avec un dispositif mains libres, 2015



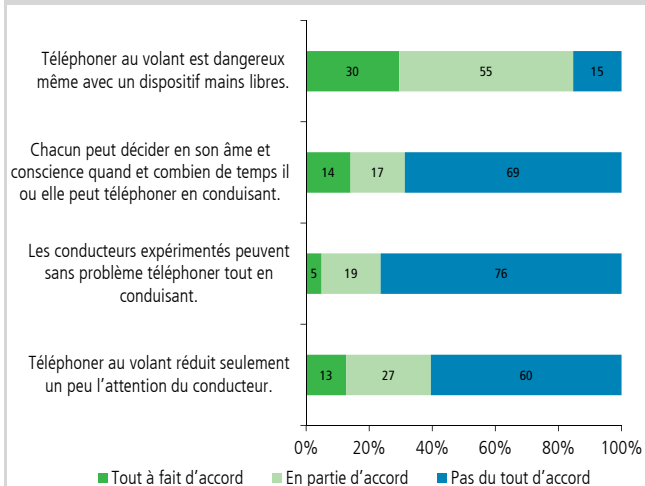
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes qui indiquent ne jamais téléphoner au volant, avec ou sans dispositif mains libres, selon leur sexe et leur âge, 2015



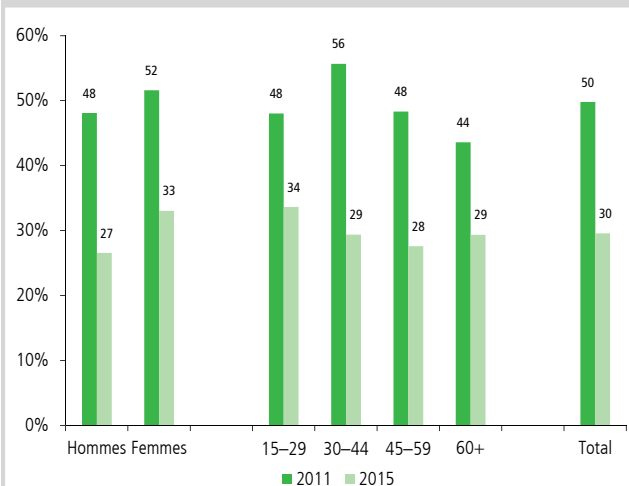
Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes «tout à fait», «en partie» ou «pas du tout» d'accord avec les affirmations suivantes, 2015



Source: bpa, sondage auprès de la population

Proportion de personnes qui considèrent que téléphoner au volant est dangereux même avec un dispositif mains libres, selon leur sexe et leur âge, 2011/2015



Source: bpa, sondage auprès de la population



BUS

BUS

TAXI





Conclusions

La tendance baissière des chiffres des accidents de la route en Suisse s'est poursuivie en 2015 pour les blessés graves, à l'inverse des tués. 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 aînés, les cyclistes, les piétons et les motocyclistes.

Principaux résultats

En 2015, en Suisse, le nombre d'usagers de la route grièvement blessés a encore baissé par rapport aux années précédentes, si bien que l'évolution positive s'est poursuivie. En revanche, le nombre de tués a progressé de 10 en regard de 2014. Durant la décennie écoulée, ce nombre a reculé d'environ 15 par an et celui des blessés graves, de près 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.

Ces dix dernières années, le nombre de tués sur les routes helvétiques a reculé d'environ 15 par an et celui des blessés graves, de près de 140. Pour 2015, la Suisse fait état de 253 tués et 3830 blessés graves – soit respectivement 10 de plus et 213 de moins qu'en 2014. Cette évolution est à surveiller car, comme la Suisse, d'autres pays ont récemment constaté une recrudescence des victimes sur leurs routes. 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 a même tendu à progresser durant la dernière décennie. Quant aux utilisateurs de vélos électriques, dont le nombre continue à croître fortement, leur accidentalité poursuit sa hausse.

Si le nombre de blessés graves a reculé pour les moins de 45 ans ces dix dernières années, il a progressé pour les usagers de la route de 45 ans et plus, et tout particulièrement pour les seniors.

On observe une différence frappante entre les **sexes**: les accidents mortels touchent environ 3 fois plus d'hommes. Tant les accidents qui occasionnent des blessés graves que ceux qui ont une issue fatale surviennent pour la plupart **en localité**. 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 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 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, vitesse et alcool. 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 un rôle mineur.

Ces dix dernières années, le **comportement** des usagers de la route **en termes de sécurité** s'est sensiblement amélioré. En 2015, 93% des automobilistes ont bouclé leur ceinture. Presque tous les motocyclistes, 93% des cyclomotoristes et 47% des cyclistes portaient un casque, et 95% 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. Ainsi, la plupart de ces conducteurs – et notamment ceux titulaires d'un permis de conduire à l'essai – connaissent la règle «alcool interdit aux nouveaux conducteurs et aux chauffeurs professionnels», entrée en vigueur en janvier 2014. En revanche, ils sont toujours moins nombreux à savoir que la limite d'alcoolémie dans le sang est de 0,5 pour mille pour les conducteurs de voitures de tourisme ayant un permis de conduire régulier.

Perspectives

Les graves accidents de la route ont sensiblement diminué en Suisse ces dernières décennies. Toutefois, les adeptes de la mobilité douce et les aînés n'ont pas autant bénéficié des progrès en matière de sécurité routière que les occupants de voitures de tourisme et les usagers de la route plus jeunes. Suite au vieillissement de notre société et donc à l'augmentation escomptée du nombre de seniors sur les routes, la sécurité de ces usagers de la route méritera une attention toute particulière à l'avenir.

D'une manière générale, les tendances des années précédentes se sont poursuivies en 2015: le problème de la mobilité douce s'est accentué et l'accidentalité se transfère vers les **usagers de la route âgés**. Aussi, il est légitime de se demander notamment ce que la prévention des accidents doit et peut faire pour renforcer la sécurité routière des aînés.

Les usagers de la route âgés n'ont pas autant bénéficié de l'amélioration de la sécurité routière que les plus jeunes, probablement du fait de leurs changements comportementaux en termes de mobilité et de leur grande vulnérabilité physique. Pour les seniors, la prévention des accidents doit mettre l'accent – dans l'ordre – sur les **piétons**, les **conducteurs de voitures de tourisme** et les **cyclistes (motorisés ou non)**. S'agissant des piétons, il convient de se concentrer sur les accidents lors de traversées; pour les conducteurs de voitures de tourisme, on se focalisera sur les refus de priorité, soit sur les accidents en quittant une route ou en s'engageant sur une route. En ce qui concerne les cyclistes, motorisés ou non, il est essentiel de prendre des mesures contre les refus de priorité et les pertes de maîtrise.

Le facteur de risque de loin le plus important pour la sécurité routière des seniors est leur **grande vulnérabilité physique**. Les altérations cognitives (surtout capacités visuo-spatiales et vitesse de traitement des informations) ainsi que les difficultés à évaluer les distances et les vitesses sont d'autres facteurs de risque déterminants. Différentes maladies plus fréquentes chez les personnes âgées (surtout affections cardiovasculaires, diabète, démences et apnées du sommeil) de même que la prise de médicaments jouent par ailleurs un rôle significatif en termes d'aptitude à la conduite. Les troubles de l'équilibre sont en outre un facteur de risque à prendre en compte chez les piétons et cyclistes âgés.

Les mesures relatives à l'infrastructure routière et à la protection offerte par le véhicule sont de la plus haute importance pour la prévention des accidents des usagers de la route âgés. Les interventions portant sur les seniors eux-mêmes sont également pertinentes en complément.

Les stratégies/mesures suivantes sont **particulièrement prometteuses**:

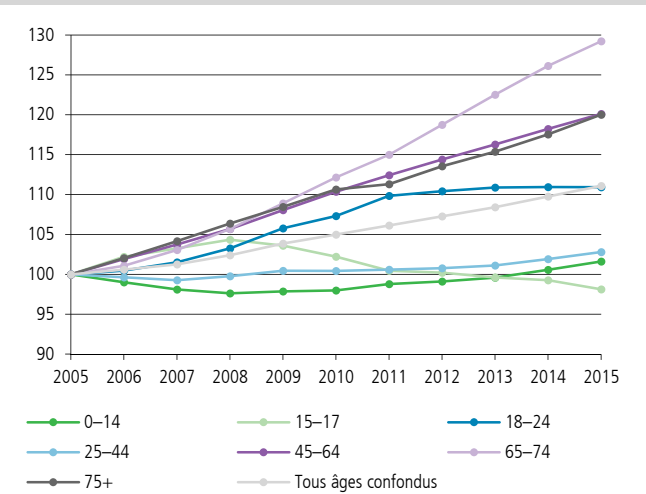
- s'efforcer d'obtenir une obligation légale d'équiper les véhicules en systèmes anticollisions avec détection de personnes;
- réaliser périodiquement des RSI (Road Safety Inspections) de toutes les traversées en portant une attention particulière aux besoins spécifiques des seniors;
- inciter les autorités compétentes à mettre en œuvre le régime de vitesses 50/30 km/h en localité et sensibiliser la population en la matière;
- exploiter dans leur intégralité les possibilités de traitement des maladies ou altérations dues à l'âge en formant et informant les médecins, et en sensibilisant les automobilistes âgés;
- évaluer la mise en application et l'impact des nouvelles dispositions de l'ordonnance (entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2016) sur l'évaluation de l'aptitude à la conduite (degré de précision des procédures, formation des médecins).

	Situation 2015			Différence par rapport à 2014					
	Tués	Blessés graves	Total	Ch. absolus	Tués %	Blessés graves Ch. absolus	Blessés graves %	Total Ch. absolus	Total %
Total	253	3830	4083	10	4.1	-213	-5.3	-203	-4.7
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	75	882	957	-22	-22.7	-77	-8.0	-99	-9.4
Motocycle	66	1099	1165	13	24.5	-100	-8.3	-87	-6.9
Cyclomoteur	3	82	85	2	200.0	-2	-2.4	0	0.0
Vélo électrique	14	163	177	9	180.0	18	12.4	27	18.0
Cycle	25	838	863	-4	-13.8	-52	-5.8	-56	-6.1
A pied	58	600	658	15	34.9	-27	-4.3	-12	-1.8
Autres	12	166	178	-3	-20.0	27	19.4	24	15.6
Age									
0-6	5	52	57	2	66.7	12	30.0	14	32.6
7-14	2	130	132	-4	-66.7	-19	-12.8	-23	-14.8
15-17	4	160	164	2	100.0	-17	-9.6	-15	-8.4
18-24	35	462	497	-3	-7.9	4	0.9	1	0.2
25-44	48	995	1043	0	0.0	-163	-14.1	-163	-13.5
45-64	62	1301	1363	2	3.3	-21	-1.6	-19	-1.4
65-74	44	388	432	17	63.0	9	2.4	26	6.4
75+	53	342	395	-6	-10.2	-18	-5.0	-24	-5.7
Sexe									
Hommes	188	2544	2732	1	0.5	-162	-6.0	-161	-5.6
Femmes	65	1286	1351	9	16.1	-50	-3.7	-41	-2.9
Région linguistique									
Suisse alémanique	185	2523	2708	19	11.4	-19	-0.7	0	0.0
Suisse romande	56	1080	1136	-13	-18.8	-183	-14.5	-196	-14.7
Tessin	12	227	239	4	50.0	-11	-4.6	-7	-2.8
Type d'occupant									
Conducteur	168	2890	3058	-1	-0.6	-193	-6.3	-194	-6.0
Passager	27	340	367	-4	-12.9	7	2.1	3	0.8
Localisation									
En localité	119	2332	2451	26	28.0	-228	-8.9	-202	-7.6
Hors localité	113	1298	1411	-25	-18.1	23	1.8	-2	-0.1
Sur autoroute	21	200	221	9	75.0	-8	-3.8	1	0.5
Type d'accident									
Impliquant un piéton	58	582	640	16	38.1	-40	-6.4	-24	-3.6
Perte de maîtrise	117	1486	1603	23	24.5	-104	-6.5	-81	-4.8
Collision frontale	23	284	307	-8	-25.8	65	29.7	57	22.8
Dépassement ou changement de voie de circulation	13	179	192	-6	-31.6	-6	-3.2	-12	-5.9
Tamponnement	10	286	296	-1	-9.1	-35	-10.9	-36	-10.8
En quittant une route/s'engageant sur une route	17	739	756	-14	-45.2	-62	-7.7	-76	-9.1
En traversant une route	9	164	173	4	80.0	-27	-14.1	-23	-11.7
Autres	6	110	116	-4	-40.0	-4	-3.5	-8	-6.5
Conditions de lumière									
De jour	173	2830	3003	13	8.1	-78	-2.7	-65	-2.1
A l'aurore, au crépuscule	6	208	214	-12	-66.7	-59	-22.1	-71	-24.9
De nuit	70	787	857	6	9.4	-81	-9.3	-75	-8.0
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	221	3479	3700	16	7.8	-90	-2.5	-74	-2.0
Pluie, grêle, chutes de neige	23	328	351	-9	-28.1	-131	-28.5	-140	-28.5
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	182	2812	2994	11	6.4	-108	-3.7	-97	-3.1
Week-end	71	1018	1089	-1	-1.4	-105	-9.3	-106	-8.9
Cause potentielle									
Vitesse	71	705	776	6	9.2	-127	-15.3	-121	-13.5
Influence de l'alcool	38	439	477	9	31.0	-47	-9.7	-38	-7.4
Inattention et distraction	57	940	997	5	9.6	-115	-10.9	-110	-9.9
Refus de priorité	52	1055	1107	10	23.8	-111	-9.5	-101	-8.4
Utilisation inadéquate du véhicule	14	424	438	-21	-60.0	-20	-4.5	-41	-8.6
Influence de stupéfiants, médicaments	16	111	127	0	0.0	-3	-2.6	-3	-2.3

	Moyenne 2010–2014			Evolution moyenne 2005–2015 ¹					
	Tués	Blessés graves	Total	Tués		Blessés graves		Total	
				Ch. absolus	%	Ch. absolus	%	Ch. absolus	%
Total	300	4254	4553	-15	-3.8	-136	-2.6	-152	-2.8
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	110	1130	1241	-10	-5.4	-91	-5.3	-101	-5.3
Motocycle	63	1268	1332	-2	-2.9	-41	-2.8	-44	-2.9
Cyclomoteur	4	102	106	-1	-10.3	-12	-6.4	-13	-6.5
Vélo électrique	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cycle	29	828	857	-1	-3.4	4	0.4	2	0.3
A pied	66	687	753	-2	-2.3	-10	-1.4	-11	-1.5
Autres	23	155	178	-1	-3.2	-3	-1.8	-4	-2.0
Age									
0–6	5	52	57	0	-3.7	-3	-3.2	-3	-3.3
7–14	9	190	199	0	-0.2	-12	-4.7	-12	-4.6
15–17	6	217	223	-2	-10.1	-19	-6.0	-21	-6.2
18–24	37	563	600	-4	-5.1	-47	-5.4	-51	-5.4
25–44	60	1231	1291	-6	-5.8	-72	-4.2	-78	-4.3
45–64	83	1295	1378	-2	-2.3	3	0.3	1	0.1
65–74	36	372	408	0	-1.1	9	3.0	8	2.5
75+	64	334	398	-1	-1.3	5	1.7	4	1.1
Sexe									
Hommes	222	2818	3040	-13	-4.0	-94	-2.8	-107	-2.9
Femmes	77	1435	1513	-2	-2.7	-42	-2.5	-45	-2.5
Région linguistique									
Suisse alémanique	195	2683	2878	-10	-3.6	-82	-2.6	-92	-2.7
Suisse romande	90	1287	1377	-5	-3.9	-33	-2.3	-38	-2.3
Tessin	15	284	298	-1	-4.7	-21	-5.4	-22	-5.4
Type d'occupant									
Conducteur	195	3149	3345	-11	-4.0	-96	-2.6	-108	-2.7
Passager	38	418	456	-3	-4.3	-30	-4.9	-33	-4.9
Localisation									
En localité	116	2582	2697	-3	-2.2	-64	-2.2	-67	-2.2
Hors localité	155	1403	1559	-12	-4.6	-57	-3.2	-68	-3.4
Sur autoroute	29	269	297	-1	-3.9	-15	-4.3	-16	-4.3
Type d'accident									
Impliquant un piéton	62	657	719	-1	-1.6	-10	-1.5	-11	-1.5
Perte de maîtrise	128	1639	1767	-9	-4.4	-38	-2.1	-47	-2.3
Collision frontale	34	270	304	-2	-5.6	-18	-4.7	-20	-4.9
Dépassement ou changement de voie de circulation	19	198	217	0	-0.4	-7	-2.9	-7	-2.6
Tamponnement	13	372	385	0	-1.9	-24	-4.3	-24	-4.3
En quittant une route/s'engageant sur une route	25	790	815	-1	-4.4	-18	-2.0	-20	-2.1
En traversant une route	9	203	212	0	-2.1	-16	-5.3	-17	-5.2
Autres	10	125	135	-1	-6.7	-4	-3.1	-5	-3.5
Conditions de lumière									
De jour	188	3042	3230	-9	-3.6	-71	-2.0	-79	-2.1
A l'aurore, au crépuscule	21	274	295	-1	-3.9	-7	-2.3	-8	-2.5
De nuit	90	937	1027	-5	-4.3	-59	-4.7	-64	-4.7
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	260	3744	4004	-15	-4.1	-113	-2.5	-127	-2.6
Pluie, grêle, chutes de neige	36	494	530	-2	-3.1	-24	-4.1	-26	-4.1
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	214	3065	3279	-9	-3.2	-86	-2.4	-95	-2.5
Week-end	85	1189	1275	-7	-4.7	-50	-3.2	-57	-3.4
Cause potentielle									
Vitesse	88	920	1008	-10	-5.7	-56	-4.5	-66	-4.6
Influence de l'alcool	50	535	585	-3	-4.0	-28	-4.3	-31	-4.3
Inattention et distraction	62	1111	1172	-6	-6.0	-62	-4.0	-67	-4.1
Refus de priorité	49	1163	1212	-2	-3.5	-40	-2.9	-42	-2.9
Utilisation inadéquate du véhicule	22	424	447	-1	-3.6	-11	-2.1	-12	-2.2
Influence de stupéfiants, médicaments	18	126	144	0	-1.6	-5	-2.7	-5	-2.6

¹ Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

Evolution indexée de la population résidente permanente suisse selon l'âge, 2005–2015 (au 1^{er} janvier)



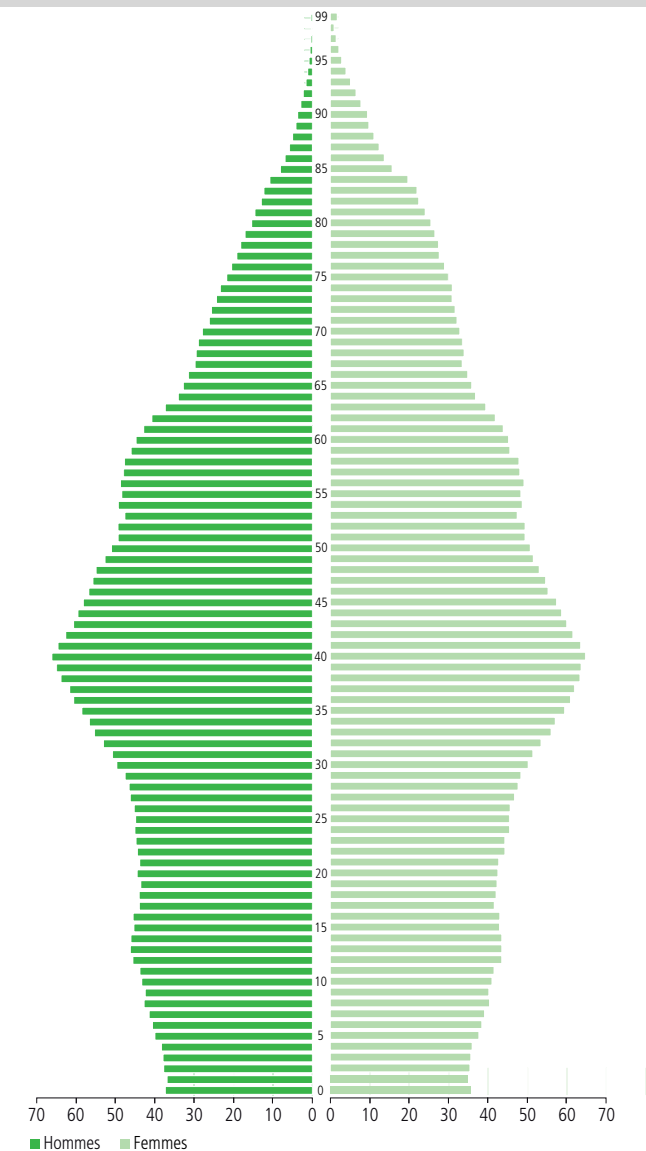
Source: OFS, STATPOP

Population résidente permanente suisse selon l'âge et le sexe, 2015 (au 1^{er} janvier)

Age	Hommes	Femme	Total
0–14	629 315	595 666	1 224 981
15–17	131 887	125 142	257 029
18–24	346 612	333 443	680 055
25–44	1 159 355	1 139 017	2 298 372
45–64	1 163 010	1 148 654	2 311 664
65–74	375 948	411 334	787 282
75+	267 753	410 530	678 283
Total	4 073 880	4 163 786	8 237 666

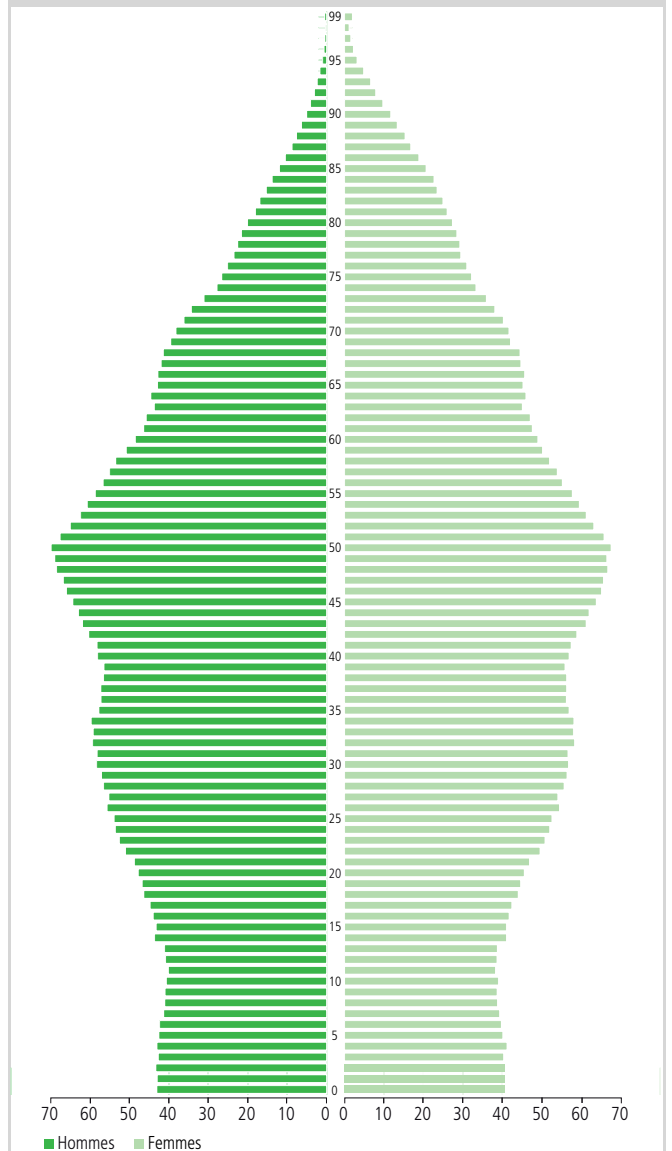
Source: OFS, STATPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2005 (au 1^{er} janvier)



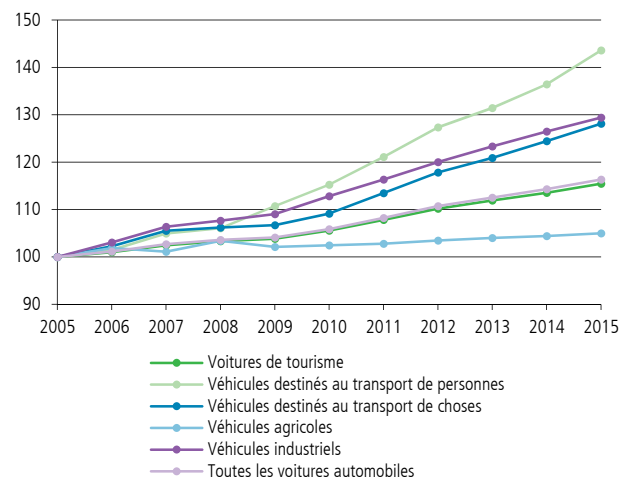
Source: OFS, STATPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitants selon l'âge et le sexe, 2015 (au 1^{er} janvier)



Source: OFS, STATPOP

Evolution indexée du parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicules, 2005–2015



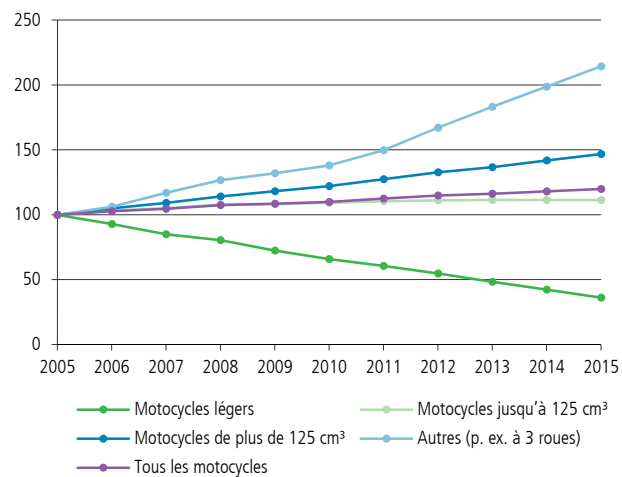
Source: OFS, MOFIS

Parc de voitures automobiles (sauf véhicules militaires) selon le type de véhicules, 2015

Type de véhicules	Effectif
Voitures de tourisme	4 458 069
Véhicules destinés au transport de personnes	65 720
Véhicules destinés au transport de choses	393 598
Véhicules agricoles	191 132
Véhicules industriels	67 101
Total	5 175 620

Source: OFS, MOFIS

Evolution indexée du parc de motocycles selon le type de véhicules, 2005–2015



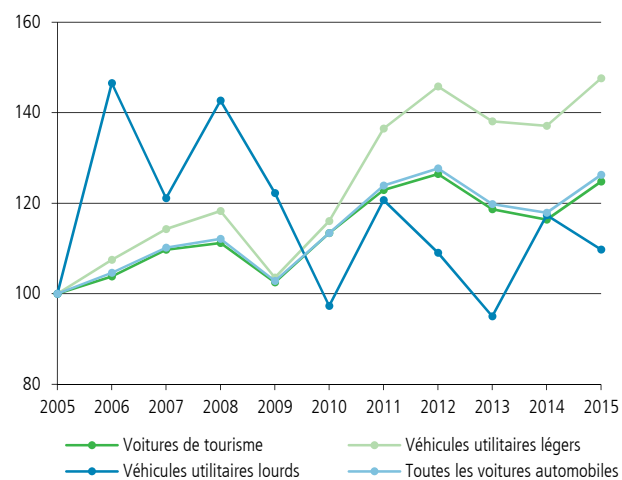
Source: OFS, MOFIS

Parc de motocycles selon le type de véhicules, 2015

Type de véhicules	Effectif
Motocycles légers	28 701
Motocycles jusqu'à 125 cm ³	254 520
Motocycles de plus de 125 cm ³	398 163
Autres (p. ex. à 3 roues)	28 638
Total	710 022

Source: OFS, MOFIS

Evolution indexée des nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2005–2015



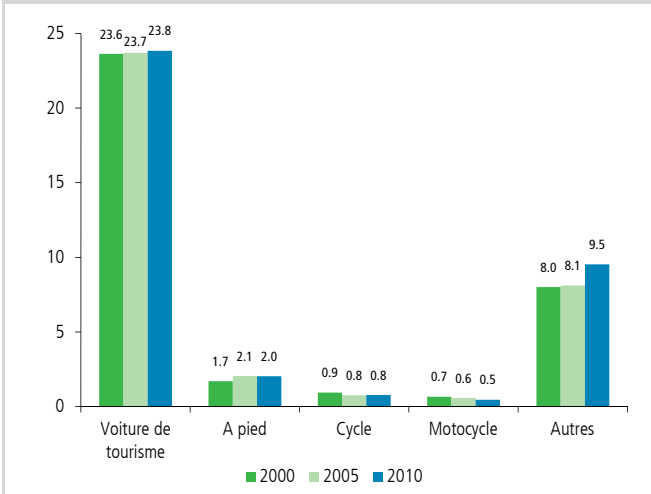
Source: auto-suisse

Nouvelles immatriculations de voitures automobiles, 2015

Voitures automobiles	Effectif
Voitures de tourisme	323 783
Véhicules utilitaires légers	30 833
Véhicules utilitaires lourds	3 878
Total	358 494

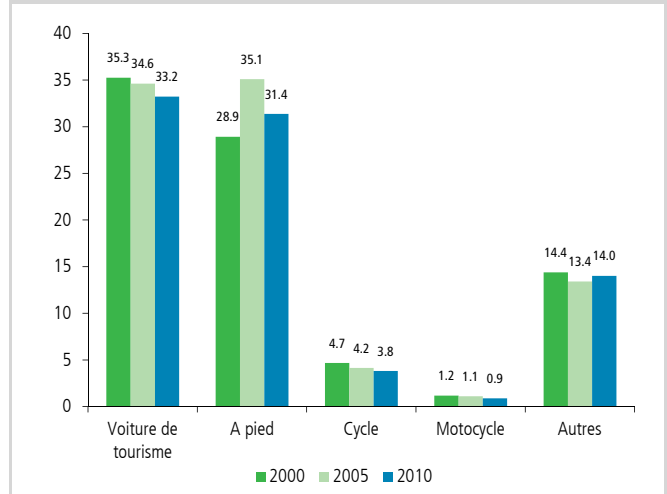
Source: auto-suisse

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



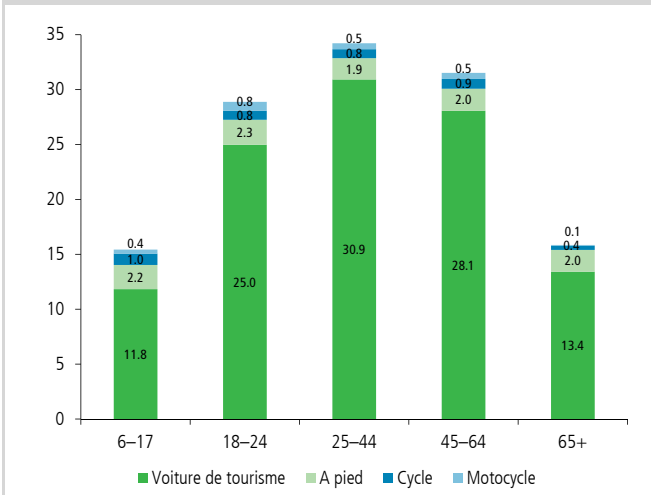
Source: ARE/OFS, MRT

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



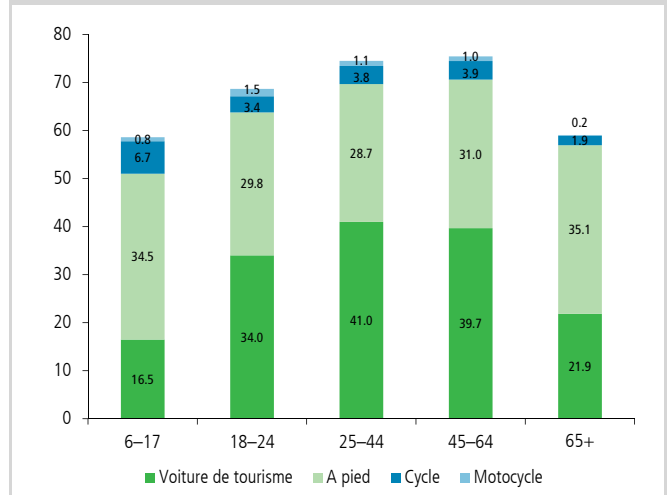
Source: ARE/OFS, MRT

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



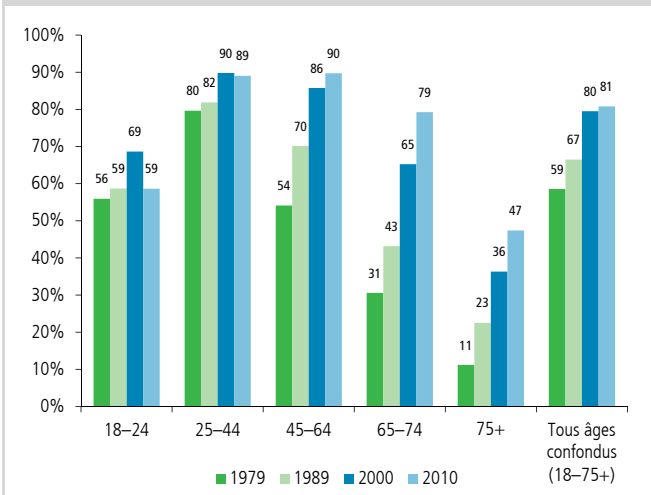
Source: ARE/OFS, MRT

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



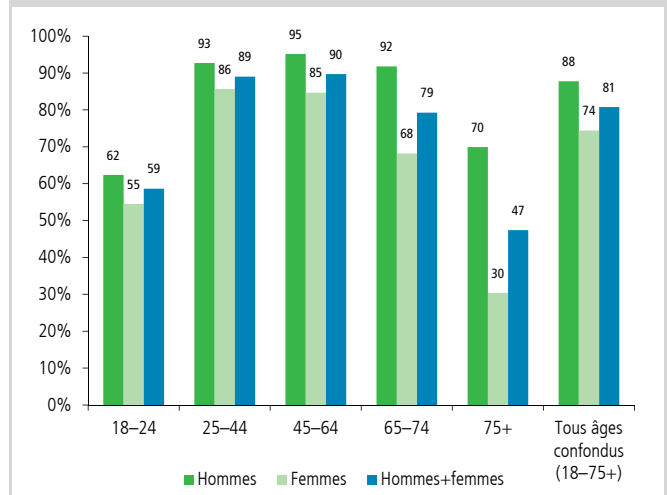
Source: ARE/OFS, MRT

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



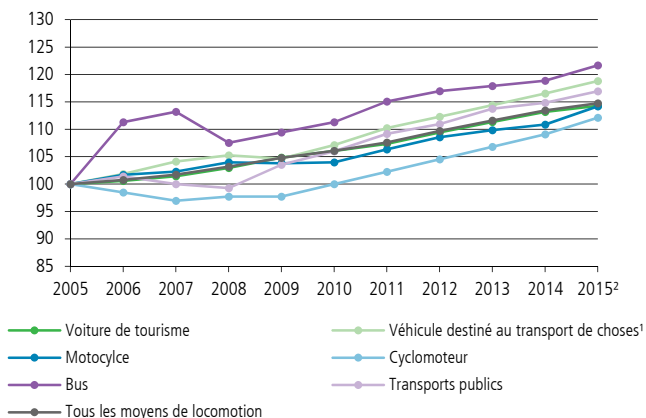
Source: ARE/OFS, MRT

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, 2005–2015



¹ Véhicule de livraison, camion, tracteur à sellette
² Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

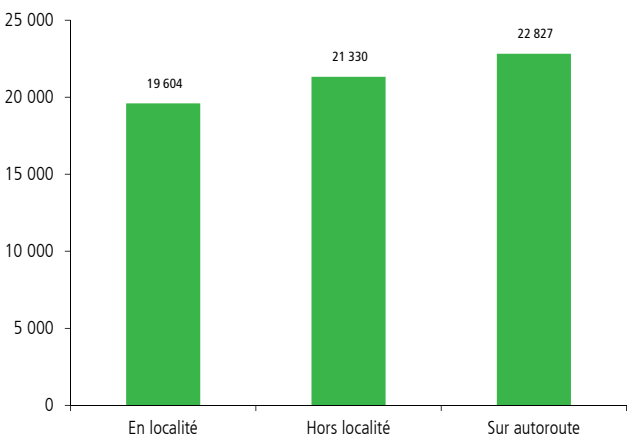
Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, en millions de km, 2005/2015

Moyen de locomotion	2005	2015 ²	Variation en %
Voiture de tourisme	48 040	54 912	+14
Véhicule destiné au transport de choses ¹	5 346	6 352	+19
Motocycle	1 654	1 889	+14
Cyclomoteur	132	148	+12
Bus	106	129	+22
Transports publics	283	331	+17
Total	55 561	63 761	+15

¹ Véhicule de livraison, camion, tracteur à sellette
² Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon la localisation, en millions de km, 2015¹



¹ Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon la localisation¹, en millions de km, 2005/2015

Localisation	2005	2015	Variation en %
En localité	17 109	19 604	+15
Hors localité	18 596	21 330	+15
Sur autoroute	19 857	22 827	+15
Total	55 561	63 761	+15

¹ Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, en millions de km, 1970–2015

Année	Voiture de tourisme	Véhicule destiné au transport de choses ¹	Motocycle	Cyclomoteur
1970	23 387	2 991	707	1 825
1980	32 071	3 768	684	2 350
1990	42 649	4 592	1 163	862
1995	41 324	4 853	1 209	355
2000	45 613	5 233	1 463	237
2005	48 040	5 347	1 654	131
2010	50 949	5 728	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	140
2014	54 313	6 234	1 847	145
2015 ²	54 912	6 352	1 889	148

¹ Véhicule de livraison, camion, tracteur à sellette

² Estimation du bpa

Source: OFS/bpa

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon la localisation¹, en millions de km, 1970–2015

Année	En localité	Hors localité	Sur autoroute	Total
1970	10 853	15 501	2 743	29 097
1980	14 996	15 303	8 817	39 116
1990	16 675	17 372	15 558	49 604
1995	15 750	16 733	15 616	48 099
2000	16 921	18 222	17 758	52 901
2005	17 108	18 596	19 857	55 561
2010	18 138	19 724	21 085	58 947
2011	18 389	20 005	21 399	59 793
2012	18 748	20 395	21 815	60 958
2013	19 072	20 747	22 194	62 013
2014	19 372	21 074	22 548	62 994
2015	19 604	21 330	22 827	63 761

¹ Estimation du bpa

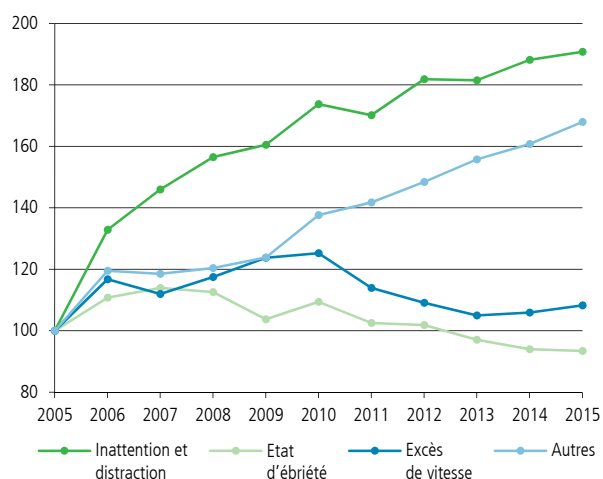
Source: OFS/bpa

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

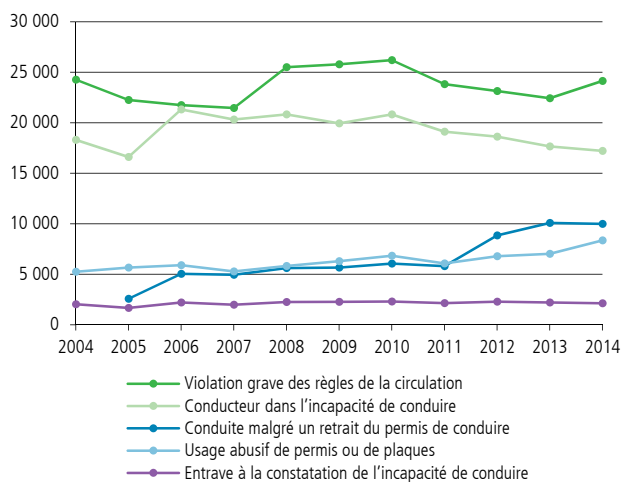
Source: OFS, SCP

Evolution indexée des motifs de retrait du permis de conduire, 2005–2015



Source: OFROU, ADMAS

Evolution des condamnations pour les principaux délits relevant de la loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 2004–2014



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, 2015

Motif du retrait	Effectif
Inattention et distraction	10 735
Etat d'ébriété (≥ 0,8‰)	15 686
Excès de vitesse	30 622
Autres	49 158
Total	106 201
Retraits de permis de conduire	80 176

Source: OFROU, ADMAS

Condamnations pour des délits relevant de la loi sur la circulation routière LCR (avec inscription au casier judiciaire), 2014

Type de délit	Effectif
Violation grave des règles de la circulation	24 156
Conducteur dans l'incapacité de conduire	17 221
dont conduite en état d'ébriété	12 904
dont «pour d'autres raisons»	5 055
Conduite malgré un retrait du permis de conduire	9 989
Usage abusif de permis ou de plaques	8 358
Entrave à la constatation de l'incapacité de conduire	2 128
Circuler sans permis de circulation	2 027
Vol d'usage	1 256
Fuite après un accident avec blessés	201
Etat défectueux du véhicule	119
Total (réponses multiples prises en compte)	58 279

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)
- 2015: En cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire, ou résultant d'un délit de chauffard, les assureurs RC des véhicules automobiles sont tenus de recourir contre la personne responsable de l'accident.

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 a éliminé 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. En 2015, il a une nouvelle fois été légèrement adapté: dans la rubrique sur les conséquences de l'accident, il est désormais possible de distinguer, parmi les blessés graves, les personnes sérieusement blessées des personnes en danger de mort.

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 des 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).

En **2015**, le procès-verbal a **une nouvelle fois été adapté**: il permet désormais de distinguer, parmi les blessés graves, les **personnes sérieusement blessées** des **personnes en danger de mort**. Parallèlement, les critères déterminant la gravité des blessures ont été adaptés à l'échelle NACA utilisée par l'ensemble des services de secours en Suisse et redéfinis. 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, 2011 et 2015 (relativement aux conséquences des accidents), et les séries temporelles peuvent présenter des **changements** qui sont **purement méthodiques** et qui ne découlent pas d'une évolution réelle.

Ces adaptations ne sont pas anodines pour le rapport SINUS, car nombre d'analyses tiennent compte des évolutions sur plusieurs années.

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).



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA
Uffizi federal da vias UVIAS

Procès-verbal d'accident

Feuille titre

Indications générales			
Source	<input type="text"/>	Accident No	<input type="text"/>
Date de l'accident	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Heure de l'accident	<input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/>
	Jour Mois Année	Heure Min.	Dommages matériels (en CHF)
Type d'accident <input type="text"/> Cause principale <input type="text"/>			
Impliqués			
Objets	<input type="text"/>	Total des personnes	<input type="text"/>
		Tués	<input type="text"/>
		Blessé en danger de mort	<input type="text"/>
		Sérieusement blessé	<input type="text"/>
		Légèrement blessé	<input type="text"/>
Lieu de l'accident et localisation			
Canton	<input type="text"/>	No OFS de la commune	<input type="text"/>
		<input type="checkbox"/> 410 à l'intérieur d'une localité	<input type="checkbox"/> 411 à l'extérieur d'une localité
Coordonnées	<input type="text"/> . <input type="text"/> /	Autoroute / Semi-autoroute	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
		Dénomination	km m Direction
Commune	<input type="text"/>		
NPA / Localité	<input type="text"/>		
Rue / Numéro	<input type="text"/>		
Tronçon de route	<input type="text"/>		
	Piste / direction <input type="text"/>		
Genre de route		Intensité du trafic	
<input type="checkbox"/> 430 autoroute	<input type="checkbox"/> 440 entrée (semi-) autoroute	<input type="checkbox"/> 450 faible	<input type="checkbox"/> 460 aucune
<input type="checkbox"/> 431 semi-autoroute	<input type="checkbox"/> 441 sortie (semi-) autoroute	<input type="checkbox"/> 451 normale	<input type="checkbox"/> 461 zone 30
<input type="checkbox"/> 432 route principale	<input type="checkbox"/> 442 rampe d'un échangeur	<input type="checkbox"/> 452 forte	<input type="checkbox"/> 462 zone de rencontre
<input type="checkbox"/> 433 route secondaire	<input type="checkbox"/> 443 sens unique	<input type="checkbox"/> 453 file ralentie	<input type="checkbox"/> 463 zone piétonne
<input type="checkbox"/> 434 installation annexe sur autoroute	<input type="checkbox"/> 449 autre	<input type="checkbox"/> 454 file arrêtée	<input type="checkbox"/> 469 autre
<input type="checkbox"/> 439 autre		<input type="checkbox"/> 459 autre	
Emplacement de l'accident		Etat de la route	
<input type="checkbox"/> 480 ligne droite	<input type="checkbox"/> 500 entrée / sortie parking / bien foncier	<input type="checkbox"/> 508 trottoir	<input type="checkbox"/> 520 sèche
<input type="checkbox"/> 481 virage	<input type="checkbox"/> 501 débouché d'un chemin rural	<input type="checkbox"/> 509 case de stationnement	<input type="checkbox"/> 521 humide
<input type="checkbox"/> 482 place	<input type="checkbox"/> 502 débouché d'une voie piétonne	<input type="checkbox"/> 510 modération du trafic	<input type="checkbox"/> 522 mouillée
<input type="checkbox"/> 483 place de parc	<input type="checkbox"/> 503 débouché d'une piste cyclable	<input type="checkbox"/> 511 îlot	<input type="checkbox"/> 523 neige fondante
<input type="checkbox"/> 484 aire de repos	<input type="checkbox"/> 504 bande d'arrêt d'urgence	<input type="checkbox"/> 512 passage pour piétons	<input type="checkbox"/> 524 enneigée
<input type="checkbox"/> 485 intersection	<input type="checkbox"/> 505 bandes au centre de la voie	<input type="checkbox"/> 513 arrêt	<input type="checkbox"/> 525 verglacée
<input type="checkbox"/> 486 giratoire	<input type="checkbox"/> 506 piste cyclable	<input type="checkbox"/> 519 autre	<input type="checkbox"/> 529 autre
<input type="checkbox"/> 487 débouché	<input type="checkbox"/> 507 bande cyclable		<input type="checkbox"/> 530 flaque d'huile, glissante
<input type="checkbox"/> 489 autre			<input type="checkbox"/> 531 salie par de la boue
			<input type="checkbox"/> 532 gravillons / sable
			<input type="checkbox"/> 533 entretien hivernal réduit
			<input type="checkbox"/> 534 nids de poule
			<input type="checkbox"/> 535 ornières
			<input type="checkbox"/> 539 autre
Tracé de la route		Conditions météorologiques	
<input type="checkbox"/> 550 plat	<input type="checkbox"/> 560 pont / passage supérieur	<input type="checkbox"/> 580 beau	<input type="checkbox"/> 590 vent fort
<input type="checkbox"/> 551 descente	<input type="checkbox"/> 561 tunnel	<input type="checkbox"/> 581 couvert	<input type="checkbox"/> 591 brouillard
<input type="checkbox"/> 552 montée	<input type="checkbox"/> 562 passage inférieur	<input type="checkbox"/> 582 pluie	<input type="checkbox"/> 592 éblouissement de soleil
<input type="checkbox"/> 553 dos-d'âne	<input type="checkbox"/> 563 chantier	<input type="checkbox"/> 583 chute de neige	
<input type="checkbox"/> 559 autre	<input type="checkbox"/> 564 déviation	<input type="checkbox"/> 584 pluie givrante	
	<input type="checkbox"/> 569 autre	<input type="checkbox"/> 585 grêle	
		<input type="checkbox"/> 589 autre	
Règlementation de la priorité		Règlementation de la circulation	
<input type="checkbox"/> 490 aucune	<input type="checkbox"/> 491 passage pour piétons	<input type="checkbox"/> 600 aucune	<input type="checkbox"/> 606 signe de la main
<input type="checkbox"/> 492 cédez le passage, signalé	<input type="checkbox"/> 493 priorité de droite	<input type="checkbox"/> 601 feux en service	<input type="checkbox"/> 609 autre
<input type="checkbox"/> 494 stop	<input type="checkbox"/> 495 priorité au tram	<input type="checkbox"/> 602 feux à l'orange clignotant	
<input type="checkbox"/> 499 autre		<input type="checkbox"/> 603 feux hors service	
		<input type="checkbox"/> 604 <input type="checkbox"/> en service	
		<input type="checkbox"/> 605 <input type="checkbox"/> hors service	
		<input type="checkbox"/> 610 feux à la demande	
Passage à niveau		Conditions lumineuses	
<input type="checkbox"/> 570 aucun	<input type="checkbox"/> 540 feux clignotants hors service	<input type="checkbox"/> 620 jour	<input type="checkbox"/> 630 normale
<input type="checkbox"/> 571 non gardé	<input type="checkbox"/> 541 barrières ouvertes	<input type="checkbox"/> 621 aurore / crépuscule	<input type="checkbox"/> 631 masquée
<input type="checkbox"/> 572 uniquement des feux clignotants	<input type="checkbox"/> 549 autre	<input type="checkbox"/> 622 nuit	<input type="checkbox"/> 632 inconnu
<input type="checkbox"/> 573 feux clignotants et barrières		<input type="checkbox"/> 623 inconnu	
<input type="checkbox"/> 579 autre			
Eclairage artificiel			
<input type="checkbox"/> 640 aucun	<input type="checkbox"/> 641 hors service		
<input type="checkbox"/> 642 en certains points	<input type="checkbox"/> 643 permanent		
<input type="checkbox"/> 649 autre			



Indications générales													
Source	<input type="text"/>	Accident No	<input type="text"/>	Objet No	<input type="text"/>	Catégorie de l'objet	<input type="checkbox"/> 650 véhicule	<input type="checkbox"/> 651 piéton	<input type="checkbox"/> 652 déclaration obligatoire insuffisante (délit de fuite)				
Nombre de personnes	<input type="text"/>	Responsable principal	<input type="checkbox"/> 660 oui	<input type="checkbox"/> 661 non	Cause(s) <input type="text"/>								
Immatriculation du véhicule													
Numéro d'immatriculation du véhicule	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>								
	Pays	Canton	Numéro	Complément									
Marque	<input type="text"/>		Type	<input type="text"/>		Couleur	<input type="text"/>						
No de matricule	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Vitesse maximale par construction	<input type="checkbox"/> ≤ 30	<input type="checkbox"/> ≤ 45	<input type="checkbox"/> ≤ 80	<input type="checkbox"/> sans restriction	Remorque / semi-remorque				
					<input type="checkbox"/> 670	<input type="checkbox"/> 671	<input type="checkbox"/> 672	<input type="checkbox"/> 673	<input type="checkbox"/> 680 aucun				
Genre d'immatriculation	<input type="checkbox"/> 690 blanc voiture	<input type="checkbox"/> 692 jaune	<input type="checkbox"/> 694 bleu (véhicule de travail)	<input type="checkbox"/> 696 noir (véhicule militaire)	<input type="checkbox"/> 698 étranger	<input type="checkbox"/> 691 blanc motocyclette	<input type="checkbox"/> 693 vert (agriculture)	<input type="checkbox"/> 695 brun (véhicule spécial)	<input type="checkbox"/> 697 aucune (p.ex. bicyclette)	<input type="checkbox"/> 699 autre			
Type de véhicule						Indications concernant le véhicule							
<input type="checkbox"/> 710 voiture de tourisme jusqu'à 3.5 t jusqu'à 9 places	<input type="checkbox"/> 723 motocyclette jusqu'à 125 cm ³ et à max. 11 kW	<input type="checkbox"/> 700 moteur à combustion	<input type="checkbox"/> 701 moteur électrique	<input type="checkbox"/> 702 boîte à vitesse manuelle	<input type="checkbox"/> 703 boîte à vitesse automatique	<input type="checkbox"/> 704 crash Recorder	<input type="checkbox"/> 705 ABS / ESP	<input type="checkbox"/> 706 4x4	<input type="checkbox"/> 707 chaînes à neige	<input type="checkbox"/> 708 pneus à clous	<input type="checkbox"/> 709 autre <input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> 711 minibus jusqu'à 3.5 t plus de 9 places	<input type="checkbox"/> 724 motocyclette jusqu'à 25 kW	<input type="checkbox"/> 712 voiture de livraison jusqu'à 3.5 t	<input type="checkbox"/> 725 motocyclette de plus de 25 kW	<input type="checkbox"/> 713 tracteur à sellette jusqu'à 3.5 t	<input type="checkbox"/> 726 véhicule à moteur léger jusqu'à 550 kg (3 ou 4 roues)	<input type="checkbox"/> 714 autocar de plus de 3.5 t jusqu'à 17 places	<input type="checkbox"/> 727 véhicule à moteur léger de plus de 550 kg (3 ou 4 roues)	<input type="checkbox"/> 715 autocar de plus de 3.5 t plus de 17 places	<input type="checkbox"/> 728 tram	<input type="checkbox"/> 716 bus de ligne / trolleybus	<input type="checkbox"/> 729 chemin de fer		
<input type="checkbox"/> 717 camion jusqu'à 7.5 t	<input type="checkbox"/> 730 bicyclette	<input type="checkbox"/> 718 camion plus de 7.5 t	<input type="checkbox"/> 731 vélo à assistance électrique	<input type="checkbox"/> 719 tracteur à sellette jusqu'à 7.5 t	<input type="checkbox"/> 732 véhicule agricole	<input type="checkbox"/> 720 tracteur à sellette plus de 7.5 t	<input type="checkbox"/> 733 inconnu	<input type="checkbox"/> 721 cyclomoteur (sans 731)	<input type="checkbox"/> 738 autres véhicules motorisés <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 740 trike	<input type="checkbox"/> 742 véhicule d'invalides		
<input type="checkbox"/> 722 motocyclette jusqu'à 50 cm ³ et à max. 4 kW	<input type="checkbox"/> 739 autres véhicules non motorisés <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 727 véhicule à moteur léger de plus de 550 kg (3 ou 4 roues)	<input type="checkbox"/> 732 véhicule agricole	<input type="checkbox"/> 733 inconnu	<input type="checkbox"/> 738 autres véhicules motorisés <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 739 autres véhicules non motorisés <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 741 quad	<input type="checkbox"/> 743 engin assimilé à un véhicule (HPM)					
Collision (au max. 3)						Feux de croisement							
<input type="checkbox"/> 750 glissière de sécurité	<input type="checkbox"/> 754 arbre	<input type="checkbox"/> 751 îlot / poteau d'îlot	<input type="checkbox"/> 755 barrière	<input type="checkbox"/> 752 panneau / mât / poteau	<input type="checkbox"/> 756 véhicule correctement stationné <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 753 clôture / parapet / mur	<input type="checkbox"/> 757 talus de déblai	<input type="checkbox"/> 758 talus de remblai	<input type="checkbox"/> 759 autre <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 760 animal <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 770 oui	<input type="checkbox"/> 771 non	<input type="checkbox"/> 772 inconnu
Indications concernant le conducteur ou le piéton													
Rapport de propriété			Conducteur				Distraction						
<input type="checkbox"/> 780 détenteur	<input type="checkbox"/> 790 à titre privé	<input type="checkbox"/> 795 véhicule utilisé sans droit	<input type="checkbox"/> 800 aucune	<input type="checkbox"/> 804 passager	<input type="checkbox"/> 781 membre de famille	<input type="checkbox"/> 791 véhicule de location	<input type="checkbox"/> 796 inconnu	<input type="checkbox"/> 801 téléphone sans kit mains libres	<input type="checkbox"/> 805 animal	<input type="checkbox"/> 782 tiers	<input type="checkbox"/> 792 élève conducteur	<input type="checkbox"/> 802 téléphone avec kit mains libres	<input type="checkbox"/> 809 autre <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> 783 sans permis d'entreprise	<input type="checkbox"/> 793 chauffeur professionnel	<input type="checkbox"/> 794 chauffeur militaire	<input type="checkbox"/> 803 appareil électronique (navigation / Radio)	<input type="checkbox"/> 810 taxi	<input type="checkbox"/> 814 transport SDR / ADR	<input type="checkbox"/> 818 chemin du travail	<input type="checkbox"/> 822 inconnu	<input type="checkbox"/> 811 transport d'employés	<input type="checkbox"/> 815 transport de marchandises	<input type="checkbox"/> 819 loisirs / achats	<input type="checkbox"/> 812 transport public	<input type="checkbox"/> 816 chemin de l'école	<input type="checkbox"/> 820 vacances / excursion journalière
<input type="checkbox"/> 784 inconnu				<input type="checkbox"/> 813 transport agricole / sylvicole	<input type="checkbox"/> 817 transport d'écoliers	<input type="checkbox"/> 821 courrier		<input type="checkbox"/> 830 aucune / faible	<input type="checkbox"/> 831 bonne	<input type="checkbox"/> 832 inconnu			
Données concernant le permis de conduire						Connaissance de la route							
<input type="checkbox"/> 840 permis de conduire	<input type="checkbox"/> 850 avec certificat ADR valable	depuis				<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> 841 retrait du permis de conduire	<input type="checkbox"/> 851 à l'essai					Jour	Mois	Année	Pays	Catégorie			
<input type="checkbox"/> 842 sans permis de conduire	<input type="checkbox"/> 852 élève conducteur mal accompagné												
<input type="checkbox"/> 843 permis d'élève conducteur													
<input type="checkbox"/> 844 pas nécessaire (p.ex. Cycliste, HPM)													
<input type="checkbox"/> 845 inconnu	Obligations <input type="text"/>												
Conducteur ou piéton sous l'influence de l'alcool, de médicaments, de stupéfiants													
Soupçon de conduite sous l'influence de l'alcool				Ethylomètre				Soupçon de conduite sous l'influence de médicaments			Soupçon de conduite sous l'influence de stupéfiants		
<input type="checkbox"/> 860 oui	<input type="checkbox"/> 861 non	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 880 oui	<input type="checkbox"/> 881 non	<input type="checkbox"/> 882 résultat positif	<input type="checkbox"/> 890 oui	<input type="checkbox"/> 891 non	<input type="checkbox"/> 892 résultat positif		
<input type="checkbox"/> 870 oui	<input type="checkbox"/> 871 non	<input type="checkbox"/> 872 refusé	Résultat de la prise de sang	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 900 oui	<input type="checkbox"/> 901 non	<input type="checkbox"/> 902 refusé	Prise de sang / échantillon d'urine ordonné pour des médicaments ou stupéfiants				

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"/>
	Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	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	Blessures: _____		

Indications cantonales supplémentaires

Indications générales

Source Accident No Objet No

Indications concernant le passager

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/>	Date de naissance	Système de protection	Identité
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année		
Genre d'usager	Date de décès	<input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu	Nom _____
<input type="checkbox"/> 951 passager avant <input type="checkbox"/> 952 passager arrière <input type="checkbox"/> 953 passager inconnu	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	<input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché	Prénom _____
<input type="checkbox"/> 955 détenteur du véhicule	Conséquences de l'accident	<input type="checkbox"/> 991 siège d'enfant	Profession _____
Sexe	<input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	Plainte pénale	Rue _____
<input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu		<input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <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"/>

Blessures: _____

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/>	Date de naissance	Système de protection	Identité
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année		
Genre d'usager	Date de décès	<input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu	Nom _____
<input type="checkbox"/> 951 passager avant <input type="checkbox"/> 952 passager arrière <input type="checkbox"/> 953 passager inconnu	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	<input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché	Prénom _____
<input type="checkbox"/> 955 détenteur du véhicule	Conséquences de l'accident	<input type="checkbox"/> 991 siège d'enfant	Profession _____
Sexe	<input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	Plainte pénale	Rue _____
<input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu		<input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <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"/>

Blessures: _____

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/>	Date de naissance	Système de protection	Identité
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année		
Genre d'usager	Date de décès	<input type="checkbox"/> 980 aucun <input type="checkbox"/> 981 ceinture <input type="checkbox"/> 982 casque <input type="checkbox"/> 983 inconnu	Nom _____
<input type="checkbox"/> 951 passager avant <input type="checkbox"/> 952 passager arrière <input type="checkbox"/> 953 passager inconnu	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année	<input type="checkbox"/> 990 airbag déclenché	Prénom _____
<input type="checkbox"/> 955 détenteur du véhicule	Conséquences de l'accident	<input type="checkbox"/> 991 siège d'enfant	Profession _____
Sexe	<input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	Plainte pénale	Rue _____
<input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu		<input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	Numéro <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> NPA <input type="text"/> <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"/>

Blessures: _____

Indications concernant le passager

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/> 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 Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	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 Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	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"/>
Blessures: _____			

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/> 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 Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	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 Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	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"/>
Blessures: _____			

Personne No <input type="text"/> <input type="text"/> 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 Sexe <input type="checkbox"/> 960 masculin <input type="checkbox"/> 961 féminin <input type="checkbox"/> 962 inconnu	Date de naissance <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année Date de décès <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Jour Mois Année Conséquences de l'accident <input type="checkbox"/> 970 pas blessé <input type="checkbox"/> 971 légèrement blessé <input type="checkbox"/> 976 sérieusement blessé <input type="checkbox"/> 977 blessé en danger de mort <input type="checkbox"/> 973 décédé sur place <input type="checkbox"/> 974 décédé dans les 30 jours <input type="checkbox"/> 975 inconnu	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 Plainte pénale <input type="checkbox"/> 940 oui <input type="checkbox"/> 941 renonciation <input type="checkbox"/> 942 délai	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"/>
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). Depuis l'année d'accident 2015, il est possible de distinguer, parmi les blessés graves, les personnes sérieusement blessées des personnes en danger de mort.

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.fvs.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

ESRA

European Survey of Road users' safety Attitudes

Enquête représentative en ligne réalisée en 2015 auprès de la population de 17 pays européens

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)

Recensement 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 contrôles policiers (SCP)

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

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 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.

Statistique des causes de décès (eCOD)

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

Index

- A**
accident: types d'accident **28**, 44, 60, 62
accidents de la route en général **12**
âge **20**, 36, 38, 40, 42, 44, 48, 82, 87, 90
alcool **30**, 50, 52, 60, 62, **68**, **74**
alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie 74, 94
alcoolémie: limite d'alcoolémie **74**
autoroute **24**, **58**, 80, 94
- C**
casque cycliste **78**
cause d'accident **30**, 64, 66, 68, 70, 86
ceinture de sécurité **80**
charge sociale **8**
chemin de l'école 48
collision **20**, 28, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 56, 60, **62**, 86
contrôle de l'alcoolémie *voir alcoolémie: contrôle de l'alcoolémie*
contrôle de la vitesse *voir vitesse: contrôle de la vitesse*
coûts **8**
cycle **38**, 48, 54, 78, 92
cyclomoteur 16, 20, 54, 60, 78, 86
- D**
démographie **90**
distraction **30**, 50, 58, **64**
- E**
emplacement de l'accident 25, 39, 41
enfants **20**, 36, 38, **48**, 78
évolution **14**
exposition **18**, **92**
- F**
faute et influence *voir cause d'accident*
- H**
heure *voir jour et heure des accidents*
hors localité *voir localité: hors localité*
- I**
inattention 12, 30, 50, 58, **64**, 86
international **32**, 80
italophone: Suisse italophone *voir Tessin*
- J**
jeunes adultes **20**, 44, **50**, 56, 64, 68
jour et heure des accidents **18**, **26**
- K**
kilomètre *voir prestations kilométriques*
- L**
législation **95**
lieu de l'accident *voir emplacement de l'accident*
localisation (en/hors localité, sur autoroute) **24**, 30, 54, 56, 58, 80, 94
localité: en localité 12, 16, 24, **54**, 66, 80, 86, 94
localité: hors localité 16, 24, **56**
lumière: conditions de lumière 26
- M**
méthodologie **97**
mois 26
motocycle 12, 16, 22, **42**, 52, 56, 62, 64, 70, 78, 86
moyen de locomotion **16**, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52
- N**
nouveaux conducteurs *voir jeunes adultes*
nuit **26**, 52, 58, 68
- P**
parc de véhicules **40**, **90**
personnes âgées *voir seniors*
perte de maîtrise 28, 30, 40, 42, 44, 46, **60**, 68, 86
piétons 12, 16, 20, **36**, 48, 52, 54, 62, 66, 87, 92
port: taux de port **78**, **80**
prestations kilométriques **14**, **92**
prévention 8, 87
priorité *voir refus de priorité*

R

refus de priorité 12, 30, 50, 52, 54, **66**, 86
 région linguistique **22**, 70, 76, 78, 80

S

semaine: en semaine (du lundi au vendredi) **26**, 52, 62,
 64, 66, 68, 86
 seniors 20, 36, 38, 40, 44, **52**, 54, 86
 sexe **18**, 36, 48, 64, 68,
 70, 82, 86, 90
 sociodémographie *voir démographie*
 Suisse alémanique **22**, 70, 74, 76, 78, 80
 Suisse romande **22**, 68, 70, 76, 78, 80, 82
 surveillance du trafic **94**

T

tamponnement 46, 58
 taux de port *voir port: taux de port*
 téléphoner au volant **82**
 Tessin **22**, 70, 76, 78, 80
 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 12, 16, **40**, 52, 78, 86
 vitesse 12, 24, 30, 50, 52, 56,
 60, **70**, **76**, 86, 94
 vitesse: contrôle de la vitesse 76, 94
 voiture de tourisme 16, 20, **44**, 50, 52, 64, 66,
 68, 70, 80, 82, 86

W

week-end **26**, 60, 66, 68, 70, 86

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 2016, reproduction souhaitée avec mention de la source; imprimé sur papier FSC