

Vitesse

En 2009, 1139 blessés graves et 118 tués, soit ¼ des dommages corporels graves sur les routes, ont été recensés en raison d'une vitesse excessive ou non adaptée aux conditions de circulation. C'est particulièrement sur les routes hors localité que celle-ci a des conséquences fatales. La vitesse en général est une cause d'accident plus fréquente chez les motocyclistes que chez les conducteurs de voitures de tourisme, mais ces derniers dépassent davantage la vitesse maximale autorisée.

Les dommages corporels graves découlant d'accidents liés à la vitesse ont diminué de 36% entre 1999 et 2009 **1**. Bien que la plupart des blessés graves et des tués demeurent des occupants de voitures de tourisme, l'évolution de ce groupe est positive puisque le nombre de victimes a pu être réduit de moitié ces dix dernières années (-49%). Des **améliorations notables** sont également observées chez les piétons (-48%) et les cyclomotoristes (-54%). Les cyclistes affichent un bilan plus décevant (-11%), et les dommages corporels graves ont même augmenté chez les motocyclistes (+8%). Les accidents liés à la vitesse se caractérisent par une **létalité accrue**: on dénombre ainsi 292 tués pour 10 000 dommages corporels dans ce type d'accident, contre 164 pour l'ensemble des accidents **2**. Ce quasi-doublement de la létalité est constaté dans les mêmes proportions pour tous les groupes d'usagers de la route. Dans l'ensemble, les accidents liés à la vitesse étaient à l'origine de **24% des blessés graves** et de **34% des tués** sur les routes en 2009.

Les accidents liés à la vitesse regroupent non seulement ceux qui présentent un dépassement de la vitesse maximale légale ou signalée, mais également les cas dans lesquels le conducteur du véhicule n'a pas adapté sa vitesse à la situation. La plupart des victimes de ce type d'accident sont ainsi dues à une «non-adaptation au tracé» (513 blessés graves et 54 tués) **3**. C'est la cause attribuée à 55% des motocyclistes impliqués dans des accidents graves liés à la vitesse, contre 38% des conducteurs de voitures de tourisme.

En 2009, le «dépassement de la vitesse maximale signalée» était au troisième rang des types d'influence de la vitesse (197 dommages corporels graves), après la «non-adaptation aux conditions de la route». Ces accidents sont plus souvent dus aux conducteurs de voitures de tourisme qu'aux motocyclistes. De plus, leurs conséquences sont particulièrement graves: 517 tués pour 10 000 dommages corporels. Une létalité similaire est enregistrée pour la cause «non-adaptation

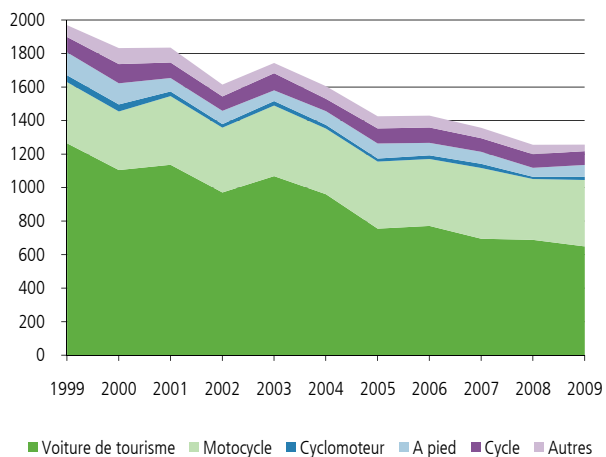
aux conditions de visibilité». On dénombre à cet égard proportionnellement plus d'**accidents nocturnes**, ou par temps de pluie et de brouillard.

La vitesse est en cause dans plus de la moitié des dommages corporels graves liés à des accidents survenus dans des virages **5**. Le risque d'une vitesse inappropriée croît aussi sur une chaussée mouillée, enneigée ou verglacée. Mais la vitesse est surtout une cause majeure d'accidents **la nuit, en fin de semaine**.

Plus de la moitié des dommages corporels graves dus à des accidents liés à la vitesse sont recensés sur les **routes hors localité**, 60% d'entre eux résultant de pertes de maîtrise **4**. En outre, la létalité hors localité est deux fois plus élevée qu'en localité ou sur autoroute.

Dans l'ensemble, 16% des conducteurs de véhicules impliqués dans des accidents graves avaient une vitesse excessive ou inadaptée. Cette part s'élève à 18% chez les hommes et à 10% chez les femmes. Les groupes d'usagers de la route présentent des différences notables: la vitesse est imputée à 16% des conducteurs de voitures de tourisme et 23% des motocyclistes. La proportion est moindre chez les cyclomotoristes et les cyclistes (respectivement 8% et 6%). L'**âge du conducteur** joue aussi un rôle central **6**: une vitesse inappropriée a été constatée le plus souvent chez les 18-24 ans (33% pour les hommes et 17% pour les femmes). De plus, c'est la seule tranche d'âge pour laquelle la cause «vitesse» est plus fréquente chez les conducteurs de voitures de tourisme (33%) que chez les motocyclistes (27%).

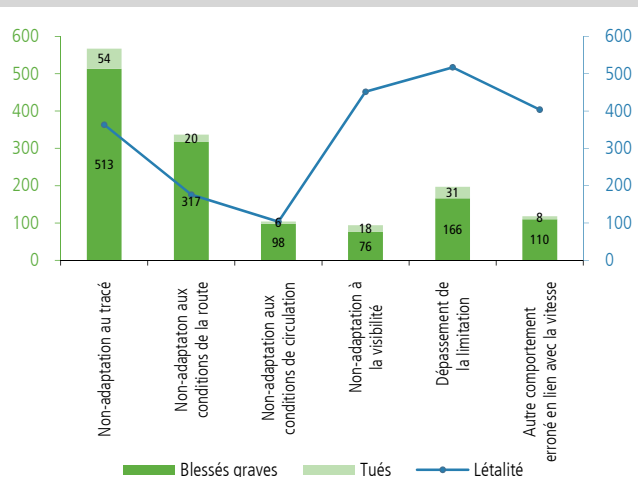
1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion, 1999–2009



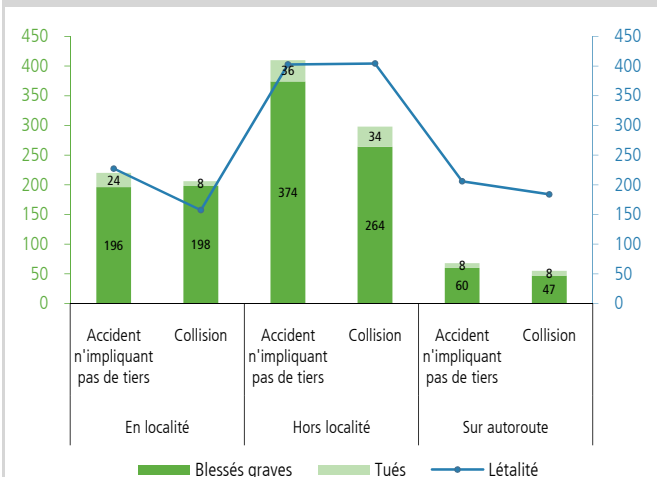
2 Dommages corporels graves (2009) et létalité (Ø 1999–2009) pour les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	583	67	246
Motocycle	366	30	428
Cyclomoteur	19	0	263
Cycle	74	8	240
A pied	60	11	737
Autres	37	2	314
Total	1 139	118	292

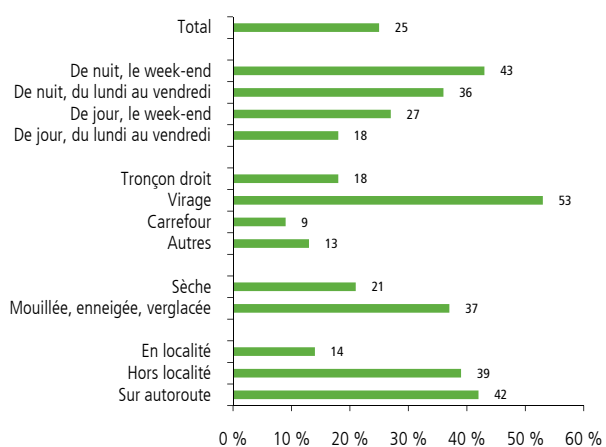
3 Dommages corporels graves (2009) et létalité (Ø 1999–2009) selon le type d'influence de la vitesse



4 Dommages corporels graves (2009) et létalité (Ø 1999–2009) pour les accidents avec influence de la vitesse selon le type d'accident et la localisation



5 Proportion de dommages corporels graves dus aux accidents avec influence de la vitesse selon des critères choisis, 2009



6 Proportion de conducteurs ayant commis une faute de type «vitesse» dans les accidents graves, selon l'âge et le sexe, Ø 1999–2009

