



## Informations de background

Zurich, le 3 mars 2010

### «Slow down. Take it easy» – Campagne pour promouvoir une vitesse adaptée sur les routes

#### Contexte

Quatre causes sont à l'origine de la plupart des accidents de la route: l'inattention d'un usager de la route, la violation de règles de priorité, l'absorption d'alcool par un conducteur et une vitesse inadaptée. Une vitesse peut être inadaptée même si les limitations de vitesse sont respectées. L'automobiliste ou le motard doit tenir compte aussi de l'état de la route, des conditions de circulation et de la visibilité. Une vitesse inadaptée sur la route est fréquemment à l'origine d'accidents graves entraînant des victimes. En moyenne, 20 000 personnes par an ont été impliquées dans un accident provoqué par une vitesse inadaptée ces dernières années. Parmi elles, 5200 ont été blessées dans l'accident et 130 y ont perdu la vie chaque année.

Le **trafic pendulaire** (entre 7 et 9 h et entre 17 et 19 h) entraîne le plus de morts et de blessés graves.

Un pic en termes de blessés graves et de morts est également enregistré **durant les week-ends**, spécialement dans la nuit du vendredi au samedi entre 19 h et 5 h. 20 % des accidents mortels liés à la vitesse se produisent durant cet intervalle.

Les accidents qui entraînent les blessures les plus graves se produisent **hors localité**.

Il se produit deux fois plus d'**accidents durant la nuit** que pendant le jour proportionnellement. 30 % des accidents nocturnes résultent d'une vitesse inadaptée.

Les conséquences d'un accident sont **d'autant plus graves que la vitesse est élevée**. Le risque d'accident et la gravité des blessures augmentent proportionnellement à la vitesse.

**Les piétons et les conducteurs de deux-roues** sont particulièrement menacés. Un piéton heurté par une voiture roulant à 50 km/h meurt très souvent. Le risque qu'il soit tué se réduit de 86 % si le véhicule roule à 30 km/h.

Les **hommes** provoquent 3,5 fois plus d'accidents liés à la vitesse que les femmes.

Les **jeunes** conducteurs âgés de 18 à 30 ans causent particulièrement souvent des accidents liés à la vitesse.

Chez les **motards**, les accidents par dérapage ou par perte de maîtrise du véhicule ont nettement plus augmenté ces dix dernières années que les collisions; ils représentent le type d'accidents de moto le plus fréquent (38 % des cas). Une vitesse inadaptée ou excessive est la principale cause de pertes de maîtrise entraînant un accident.

### **Informations complémentaires**

Rapport SINUS 2009, [http://www.bfu.ch/PDFLib/1318\\_74.pdf](http://www.bfu.ch/PDFLib/1318_74.pdf)

Dossier de sécurité 05 du bpa, Trafic motocycliste, 2009, [www.bpa.ch/PDFLib/1212\\_22473.pdf](http://www.bpa.ch/PDFLib/1212_22473.pdf) (version allemande), [www.bfu.ch/PDFLib/1209\\_68.pdf](http://www.bfu.ch/PDFLib/1209_68.pdf) (résumé en français)

### **Interlocuteurs des médias:**

**ASA:** Frank Keidel, service d'information aux médias de l'Association Suisse d'Assurances ASA, tél. 044 208 28 72, [frank.keidel@svv.ch](mailto:frank.keidel@svv.ch); standard: tél. 044 208 28 28

**bpa:** Daniel Menna, service d'information aux médias du bpa – Bureau de prévention des accidents, tél. 031 390 21 16, [d.menna@bfu.ch](mailto:d.menna@bfu.ch); standard: tél. 031 390 22 22

# Vitesse

Bien que les dommages corporels graves dans les accidents dus à la vitesse aient baissé plus que la moyenne ces dix dernières années, 23% des blessés graves et 41% des tués sur les routes étaient liés à une vitesse excessive ou inadaptée en 2008. Lorsqu'ils sont impliqués dans ce type d'accident, les motocyclistes sont presque toujours les seules victimes, alors que pour les conducteurs de voitures de tourisme, les passagers et les usagers antagonistes sont aussi touchés en grand nombre.

En 2008, les accidents liés à une vitesse excessive ou inadaptée ont engendré un total de 1256 dommages corporels graves **2**. Bien que le nombre de victimes de tels accidents ait baissé plus que la moyenne ces dix dernières années par rapport à celui des accidents en général (accidents liés à la vitesse: -31%, tous types d'accident: -25%), la vitesse reste responsable de 23% des blessés graves et de **41% des tués**. D'après la police, elle est même à l'origine de la moitié des tués chez les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes.

A l'exception des motocyclistes (+6%), on observe une baisse du nombre d'accidentés graves chez tous les usagers de la route **1**. Celui-ci a même diminué de plus de la moitié chez les piétons (-56% pour les accidents dus à la vitesse, -38% pour les accidents en général). Les accidents avec influence de la vitesse présentent une **léthalité accrue**: alors que 170 usagers de la route sur 10 000 blessés et tués décèdent dans un accident en général, ils sont 299 pour les accidents liés à la vitesse. L'influence de cette dernière double la léthalité chez les piétons et les cyclistes. Elle la multiplie même par 2,4 chez les motocyclistes.

Les accidents liés à la vitesse fluctuent selon la période de l'année. Chez les conducteurs de voitures de tourisme, une vitesse excessive ou inadaptée pose problème en particulier durant les mois d'hiver. Celle-ci est à l'origine de la moitié environ des dommages corporels graves entre décembre et février. Chez les motocyclistes, cette part augmente pendant les mois d'été **3**.

La vitesse est une cause d'accident plus fréquente les **week-ends**. La part des victimes qui y sont liées croît dès le vendredi et dépasse les 30% les samedis et dimanches, alors qu'elle se situe à 23% les jours de semaine. On constate également de nettes différences au cours d'une journée: le **soir** et la **nuite**, les victimes de la vitesse représentent en moyenne 42% des blessés graves et des tués, alors qu'elles ne sont que 22% entre 6 et 19 heures. Si l'on con-

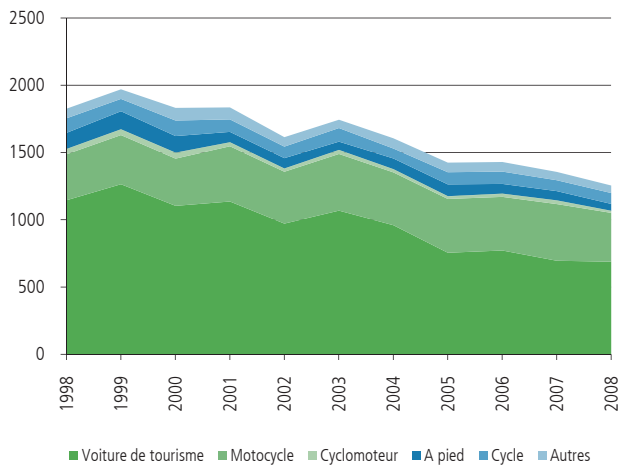
sidère le moyen de locomotion, cette différence est particulièrement flagrante chez les occupants de voitures de tourisme **4**.

D'après le type d'influence de la vitesse qui figure de manière détaillée dans les procès-verbaux d'accident, la non-adaptation au tracé et aux conditions de la route ainsi que le dépassement de la vitesse maximale légale ou signalée sont à l'origine de la plupart des dommages corporels graves. La police ne pouvant toutefois pas toujours constater clairement le dépassement de la limitation sur le lieu de l'accident, ce problème serait plutôt sous-estimé.

Les accidents liés à une vitesse excessive ou inadaptée ne font pas uniquement des victimes parmi les conducteurs fautifs. En 2008, 184 conducteurs de voitures de tourisme ont été grièvement ou mortellement blessés en raison d'une non-adaptation au tracé. Dans le même temps, ces accidents ont causé 67 dommages corporels graves chez les **passagers**. De plus, 60 autres **usagers de la route impliqués** ont été grièvement blessés ou tués **5**.

Les pertes de maîtrise engendrent la plupart des victimes. Ces dernières sont plus nombreuses chez les usagers antagonistes que chez les conducteurs de voitures de tourisme en cas de collisions. Ce type d'accident implique souvent des usagers de la route plus vulnérables tels que des motocyclistes, des cyclistes ou des piétons. Chez les motocyclistes, le bilan est donc différent, puisque même en cas de collisions, les victimes sont majoritairement les conducteurs eux-mêmes **6**.

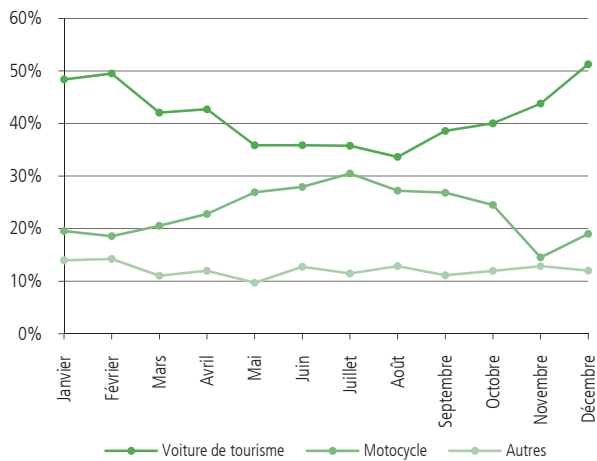
**1 Evolution des dommages corporels graves dans les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion, 1998–2008**



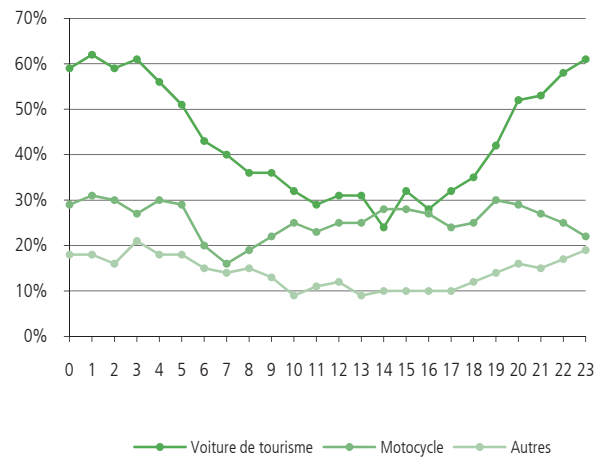
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) pour les accidents avec influence de la vitesse selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	608	81	255
Motocycle	322	41	431
Cyclomoteur	9	4	281
Cycle	76	5	230
A pied	47	7	760
Autres	47	9	321
<b>Total</b>	<b>1 109</b>	<b>147</b>	<b>299</b>

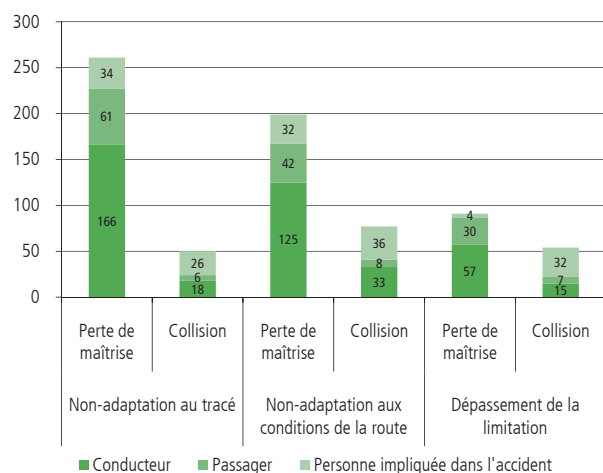
**3 Proportion de dommages corporels graves dus à l'influence de la vitesse selon le moyen de locomotion et le mois de l'accident, Ø 1998–2008**



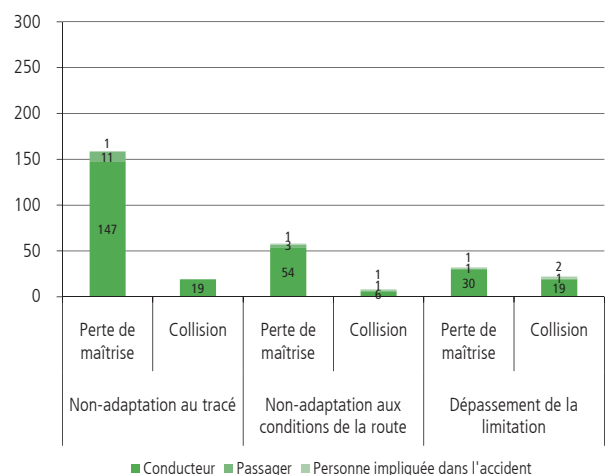
**4 Proportion de dommages corporels graves dus à l'influence de la vitesse selon le moyen de locomotion et l'heure de l'accident, Ø 1998–2008**



**5 Dommages corporels graves dans les accidents de conducteurs de voitures de tourisme selon le type d'influence de la vitesse et le type d'accident, 2008**



**6 Dommages corporels graves dans les accidents de conducteurs de motos selon le type d'influence de la vitesse et le type d'accident, 2008**



## Jeunes adultes

En 2008, 4 jeunes adultes sur 5 ont été grièvement blessés ou tués comme occupants de voitures de tourisme ou motocyclistes. Malgré une baisse significative ces dix dernières années, les jeunes conducteurs de voitures de tourisme ont un risque élevé, rapporté à la population, d'avoir un accident grave. La vitesse, excessive ou inadaptée, reste la principale cause des pertes de maîtrise.

Ces dix dernières années, les dommages corporels graves ont reculé de 30% chez les jeunes adultes **1**. La baisse du nombre de blessés graves et de tués a été supérieure à la moyenne chez les cyclomotoristes, les cyclistes et les occupants de voitures de tourisme, mais inférieure à celle-ci chez les **motocyclistes** (-13%). Les jeunes adultes grièvement blessés ou tués comme piétons étaient à peu près aussi nombreux en 2008 qu'en 1998. Dans l'ensemble, 2/3 des victimes sont des hommes. Le rapport hommes/femmes diffère chez les motocyclistes: les hommes y représentent en moyenne 85% des victimes. Chez les piétons, on compte autant d'hommes que de femmes parmi les accidentés graves.

En 2008, 50% des 18-24 ans grièvement accidentés étaient des occupants de voitures de tourisme et 30% des motocyclistes **2**. Ces deux catégories présentent une **léta- lité** importante: respectivement 155 et 170 tués pour 10 000 blessés, soit plus que chez les piétons.

Parmi les jeunes adultes, les conducteurs de voitures de tourisme de 19 et 20 ans ont le **risque rapporté à la popu- lation** le plus élevé d'avoir un accident grave **4**. Sur 100 000 habitants, environ 200 sont impliqués dans des accidents. Chez les jeunes de 18 ans, c'est moitié moins. On suppose que parmi ceux-ci, la part des **titulaires du permis de conduire** et donc le nombre de kilomètres qu'ils parcourent sont plus faibles. Dans cette tranche d'âge, les motocyclistes ont moins de risque que les conducteurs de voitures de tourisme. Les jeunes de 18 ans ont très souvent des accidents, notamment avec des motocycles légers.

Ces dix dernières années, le risque d'accident des jeunes adultes, rapporté à la population, a diminué d'une manière générale **3**. La baisse de 40% chez les conducteurs de voitures de tourisme est particulièrement frappante. Chez les conducteurs de deux-roues motorisés, elle n'atteint en revanche que 20%. Le risque a aussi fortement reculé chez les piétons (-60%). Dans cette tranche d'âge, le **risque** est

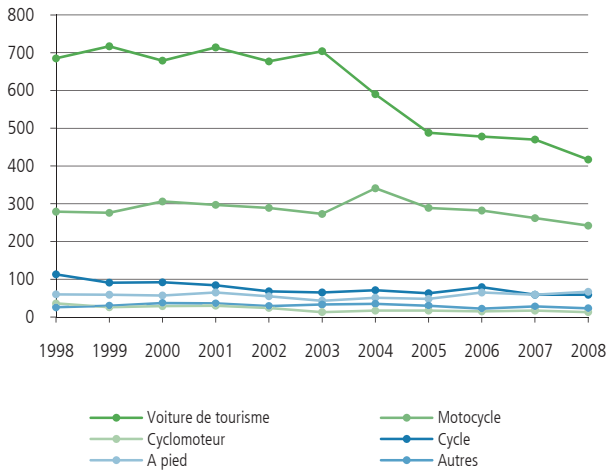
globalement bien plus faible pour les piétons et les cyclistes que pour les usagers motorisés.

Dans leur ensemble, les 18-24 ans sont impliqués dans approximativement 1/3 des pertes de maîtrise graves. Pour les collisions graves, le rapport est de 1 sur 5. Des proportions comparables sont observées chez les jeunes moto- cyclistes **5**.

Les causes d'accident supposées par la police expliquent la forte part des jeunes adultes dans les pertes de maîtrise ainsi que la létalité élevée des occupants de voitures de tou- risme et des motocyclistes: chez 70% des conducteurs de voitures de tourisme et 55% des motocyclistes, les policiers soupçonnent l'influence d'une **vitesse** excessive ou inad- aptée. L'inattention/la distraction occupe en revanche la première place pour les collisions. Le **non-respect des priorités** est la principale cause d'accident chez les con- ducteurs de voitures de tourisme.

En 2008, 278 conducteurs et 128 passagers ont été griè- vement blessés dans les accidents graves impliquant de jeu- nes conducteurs de voitures de tourisme. Le nombre de tués était respectivement de 21 et de 7 **6**. Chez les usa- gers antagonistes, ce sont surtout d'autres occupants de voitures de tourisme et des motocyclistes qui ont été tou- chés, si bien qu'on obtient au total 800 blessés graves et 47 tués dans ces seuls accidents. Le bilan est différent chez les motocyclistes: même si les jeunes sont souvent impliqués dans des collisions, ils en sont généralement les victimes. Chez les **usagers antagonistes**, d'autres motocyclistes et des piétons constituent les principales victimes.

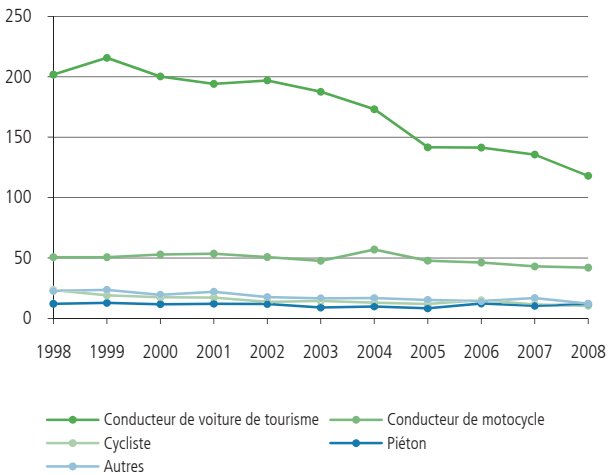
**1 Evolution des dommages corporels graves chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion, 1998–2008**



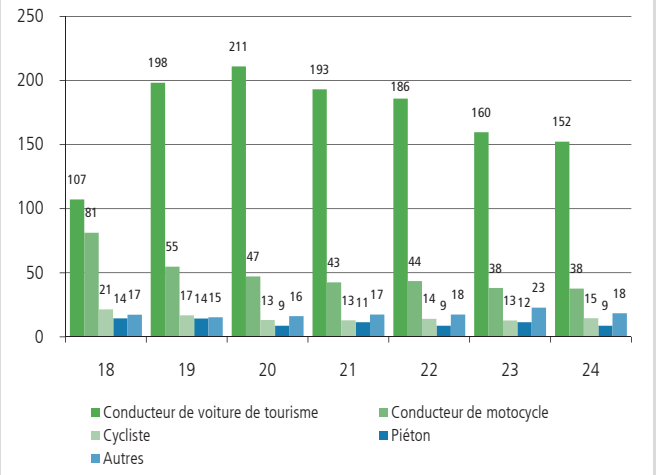
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998–2008) chez les jeunes adultes (18–24 ans) selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	389	28	155
Motocycle	229	13	170
Cyclomoteur	13	0	35
Cycle	59	0	66
A pied	67	0	138
Autres	20	3	208
<b>Total</b>	<b>777</b>	<b>44</b>	<b>151</b>

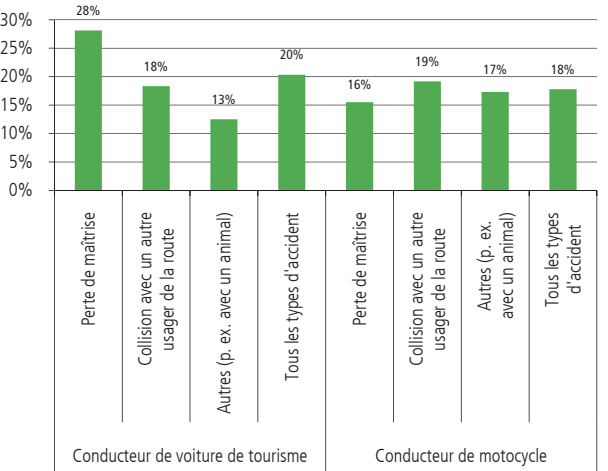
**3 Evolution des jeunes adultes (18–24 ans) impliqués dans les accidents graves pour 100 000 habitants selon le type d'usager, 1998–2008**



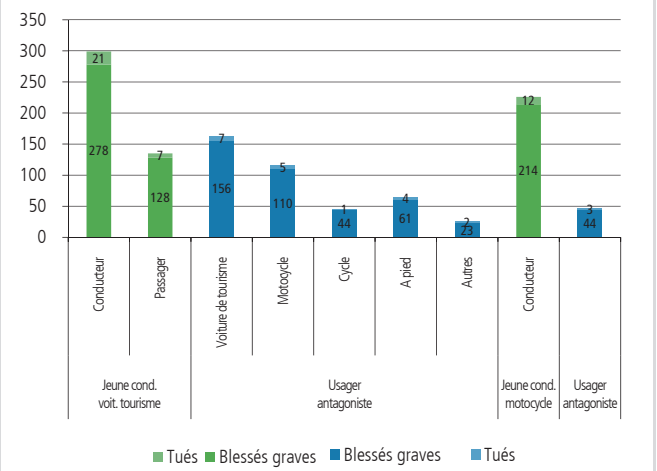
**4 Jeunes adultes (18–24 ans) impliqués dans les accidents graves pour 100 000 habitants selon l'âge et le type d'usager, Ø 1998–2008**



**5 Proportion de jeunes adultes (18–24 ans) impliqués dans les accidents graves selon le type d'usager et le type d'accident, 2008**



**6 Dommages corporels graves dans les accidents impliquant un jeune adulte (18–24 ans), 2008**



# Motocycle

Chez les motocyclistes, le nombre de dommages corporels graves a augmenté de 15% au cours de la dernière décennie. Près des 2/3 des motocyclistes tués ou grièvement blessés sont victimes de collisions, qui se produisent en majorité à des carrefours lors de changements de direction ou de traversées. Le non-respect des priorités par les usagers antagonistes est la principale cause de collision. Plus de 1/3 des dommages corporels graves sont liés à des pertes de maîtrise, qui résultent surtout d'une vitesse inadaptée ou excessive.

Bien que le nombre de motocyclistes grièvement ou mortellement blessés ait baissé de manière significative entre 2007 et 2008 (-13%), on enregistre une hausse globale de 15% sur la dernière décennie. L'**évolution décennale** du nombre de motocyclistes gravement accidentés est donc inverse à celle de tous les autres groupes d'usagers de la route, qui présentent des diminutions des dommages corporels graves d'au moins 15%. La part des motocyclistes croît parmi les personnes accidentées: ils représentent aujourd'hui 28% des victimes de la route, contre 18% environ en 1998.

La hausse des dommages corporels graves est liée principalement à une évolution négative chez les 45-64 ans (+63%) et chez les jeunes (+155%) **1**. Si l'on considère les **catégories de motocycles**, on constate que le nombre de victimes se maintient au même niveau qu'il y a dix ans pour les deux catégories inférieures (motocycles légers et motocycles jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>). Pour la catégorie supérieure (motocyclistes de plus de 125 cm<sup>3</sup>), on observe en revanche un accroissement de 1/3 **5**. C'est la catégorie de motocycles qui compte actuellement le plus de victimes, avec près de 800 dommages corporels graves actuellement.

En 2008, plus de 1400 motocyclistes ont été blessés grièvement ou mortellement **2**. Les deux **types d'accident** responsables, et de loin, de la majorité de ces victimes sont, d'une part, les pertes de maîtrise et, d'autre part, les collisions lors de changements de direction ou de traversées **4**. Les premières sont non seulement fréquentes, mais également plus graves que la moyenne: plus de 300 morts pour 10 000 blessés (létalité: 306). Seuls les croisements longitudinaux présentent une létalité encore plus élevée (483).

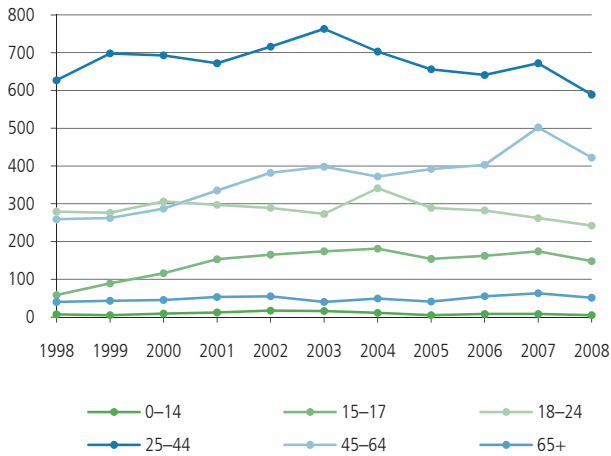
Les **pertes de maîtrise** engendrent plus de 1/3 des dommages corporels graves. Elles sont surtout liées, pour près de la moitié, à une vitesse inadaptée ou excessive **3**. L'inattention et la distraction, qui jouent un rôle dans 1/3

d'entre elles selon les rapports de police, constituent la deuxième cause d'accident. Il convient aussi de préciser que ce type d'accident résulte, pour une large part, d'une utilisation inadéquate du véhicule. Cela montre que les motocyclistes ne maîtrisent pas toujours ces engins exigeants.

Près de 2/3 des dommages corporels graves sont occasionnés lors d'une **collision** avec un autre usager de la route (en majorité un conducteur de voiture de tourisme). La faute incombe exclusivement à l'usager antagoniste dans plus de la moitié des collisions (54%), aux motocyclistes dans 30% des cas, et les responsabilités sont partagées dans les 16% restants. L'analyse des causes des accidents n'a rien révélé de frappant du côté des motocyclistes, contrairement aux usagers antagonistes, pour lesquels elle livre un tableau très net **3**: dans près de la moitié des collisions, ceux-ci ne respectent pas la priorité des motocyclistes.

Les accidents de motocycles présentent de fortes **variations saisonnières** **6**: on recense beaucoup plus de victimes de la route l'été que durant les mois d'hiver, principalement en raison d'une exposition accrue. En plus du nombre de victimes d'accidents, la gravité de ceux-ci varie également au cours de l'année: le risque d'un accident mortel est ainsi plus de deux fois plus élevé entre mai et juillet qu'en hiver.

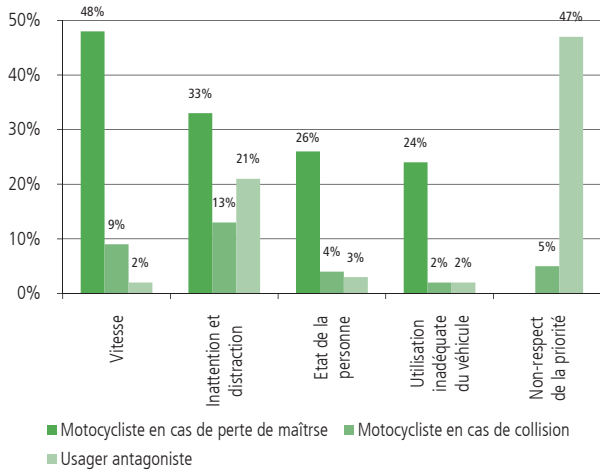
### 1 Evolution des dommages corporels graves chez les motocyclistes selon l'âge, 1998-2008



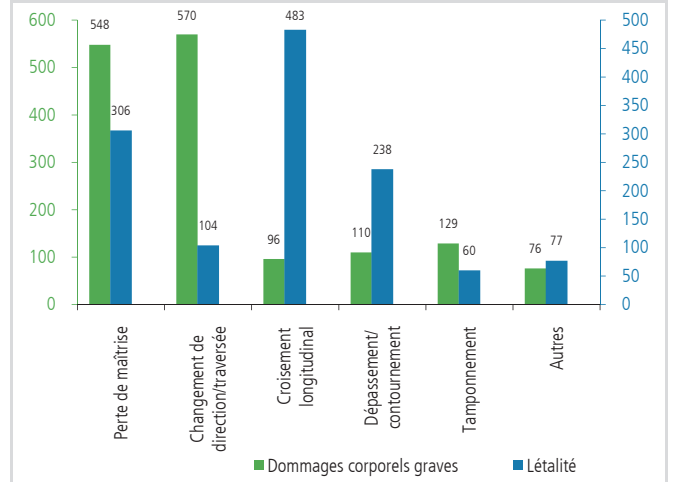
### 2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) chez les motocyclistes selon l'âge

Age	Blessés graves	Tués	Létalité
0-14	4	1	168
15-17	144	4	67
18-24	229	13	170
25-44	558	31	200
45-64	394	28	192
65+	45	6	388
<b>Total</b>	<b>1 374</b>	<b>83</b>	<b>179</b>

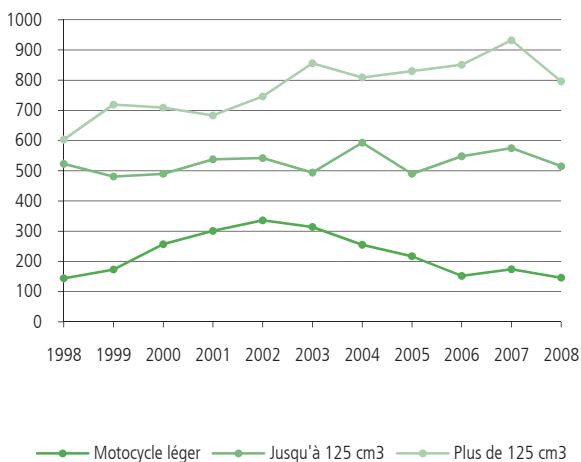
### 3 Proportion d'usagers de la route incriminés dans les accidents graves impliquant un motocycliste selon la faute/influence, Ø 1998-2008



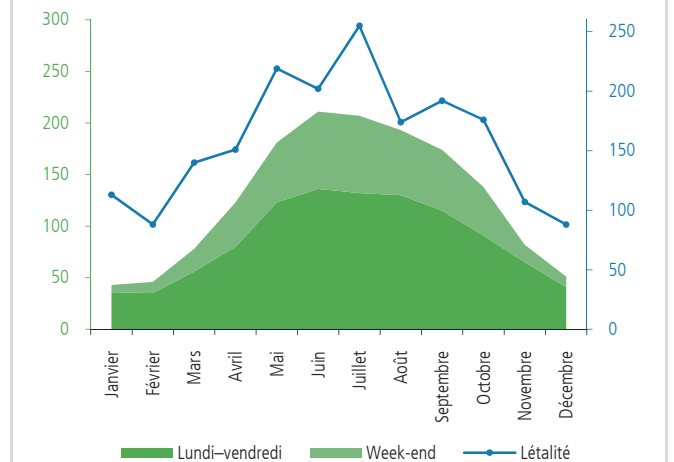
### 4 Létalité et dommages corporels graves chez les motocyclistes selon le type d'accident, Ø 1998-2008



### 5 Evolution des dommages corporels graves selon la catégorie de motos, 1998-2008



### 6 Létalité et dommages corporels graves chez les motocyclistes selon le mois et le jour de la semaine, Ø 1998-2008



# Enfants

Les dommages corporels graves chez les enfants jusqu'à 14 ans ont diminué de moitié ces dix dernières années, ce qui constitue une évolution très réjouissante. En 2008, on a toutefois encore recensé 274 enfants grièvement blessés et 10 tués. Ils sont particulièrement menacés comme piétons et cyclistes. Une grande partie des victimes de cette tranche d'âge résultent d'un comportement erroné lors de la traversée de chaussées et du non-respect des priorités à cyclomoteur ou à vélo.

Les enfants et les seniors sont des **usagers de la route vulnérables**. Se déplaçant souvent à pied ou à vélo, ils constituent de ce fait des usagers dits «faibles». La baisse des dommages corporels graves observée chez les enfants ces dix dernières années est donc d'autant plus réjouissante. Le nombre de victimes a été réduit de moitié par rapport à 1998 **1**.

Les groupes d'usagers de la route ne sont cependant pas égaux face à cette diminution. Celle-ci est supérieure à la moyenne chez les occupants de voitures de tourisme en raison du niveau de sécurité élevé des véhicules et de l'utilisation accrue des **dispositifs de retenue pour enfants**. L'évolution est également réjouissante chez les cyclistes: même si le nombre de victimes a augmenté par rapport à 2007, on note ici aussi une baisse de bien plus de la moitié depuis 1998.

En 2008, 274 enfants jusqu'à 14 ans ont été grièvement blessés dans des accidents de la route et 10 tués **2**. 70% des blessés graves et la moitié des tués circulaient à pied ou à vélo. La situation des **jeunes de 14 ans** est particulière, car ils peuvent déjà prendre part activement au trafic avec un véhicule motorisé. C'est pourquoi on constate de nettes différences dans l'accidentalité selon l'âge au sein de la tranche d'âge analysée **5**. Il convient aussi de noter que l'implication des filles dans les accidents décroît d'abord avec l'âge avant de repartir à la hausse. Plus les enfants grandissent et plus les filles sont exposées comme piétons ou cyclistes. La part des garçons dans les accidents reste néanmoins supérieure à celle des filles quel que soit l'âge. Ils sont 80% chez les cyclomotoristes de 14 ans. Le **risque de décès** des enfants diffère lui aussi en fonction de l'âge **6**: il décroît sensiblement à mesure que les enfants grandissent, à l'exception de ceux de 14 ans, dont la létalité croît de nouveau.

Lorsqu'ils sont **usagers de la route actifs**, les enfants sont surtout menacés comme piétons ou cyclistes par des colli-

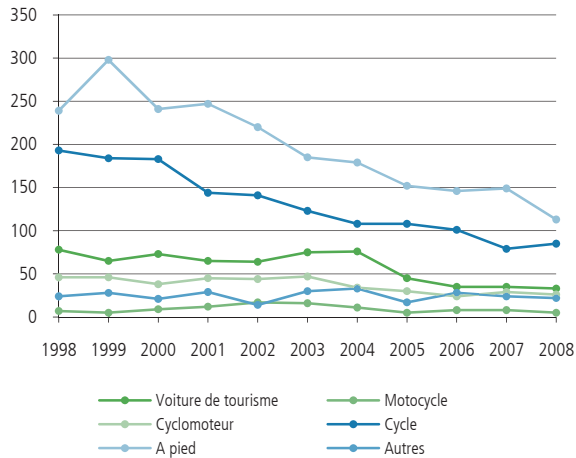
sions avec d'autres usagers. Les dommages corporels subis à cyclomoteur ne doivent pas non plus être pris à la légère. Ce type de véhicules ne peut être utilisé que par un nombre restreint d'enfants de cette tranche d'âge, à savoir ceux de 14 ans.

En 2008, la plupart des dommages corporels graves chez les enfants étaient dus à des **collisions** avec d'autres usagers de la route (82%) **3**. Les **pertes de maîtrise** à vélo ou à cyclomoteur n'étant pas toujours recensées, leur importance est sous-estimée dans la statistique officielle.

Chez les enfants comme piétons, on relève principalement un **comportement erroné** lors de la traversée de chaussées **4**. Cela peut être dû à une conscience insuffisante du danger ou à une méconnaissance des risques routiers. La prévention devrait agir dans ce domaine. Il en va de même pour les usagers antagonistes motorisés, qui sont au moins partiellement fautifs dans 59% des accidents. Le non-respect de l'**obligation de s'arrêter** aux passages pour piétons et l'inattention/la distraction sont chez eux les principales causes d'accident.

Les conducteurs de véhicules de 14 ans et moins sont en partie responsables dans 80% des cas, les usagers antagonistes dans 39%. Le non-respect des priorités constitue la principale cause pour les deux groupes.

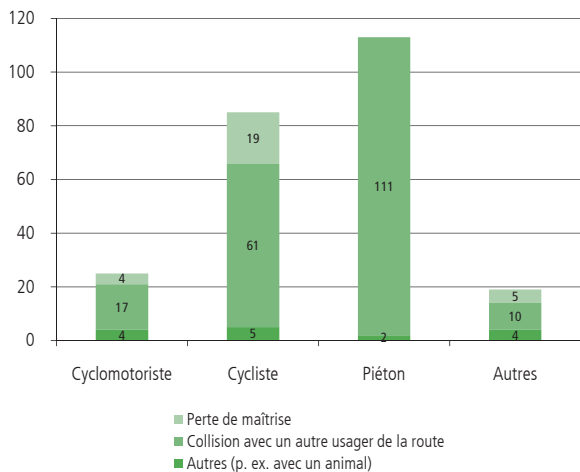
**1 Evolution des dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion, 1998-2008**



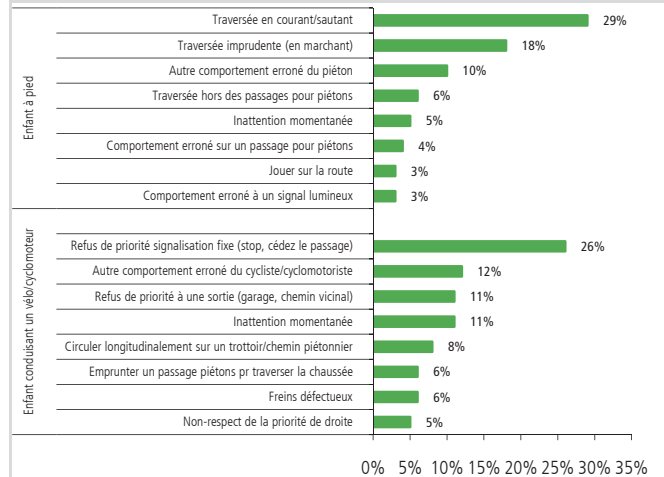
**2 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) chez les enfants (0-14 ans) selon le moyen de locomotion**

Moyen de locomotion	Blessés graves	Tués	Létalité
Voiture de tourisme	32	1	92
Motocycle	4	1	168
Cyclomoteur	24	2	75
Cycle	83	2	64
A pied	110	3	134
Autres	21	1	261
<b>Total</b>	<b>274</b>	<b>10</b>	<b>105</b>

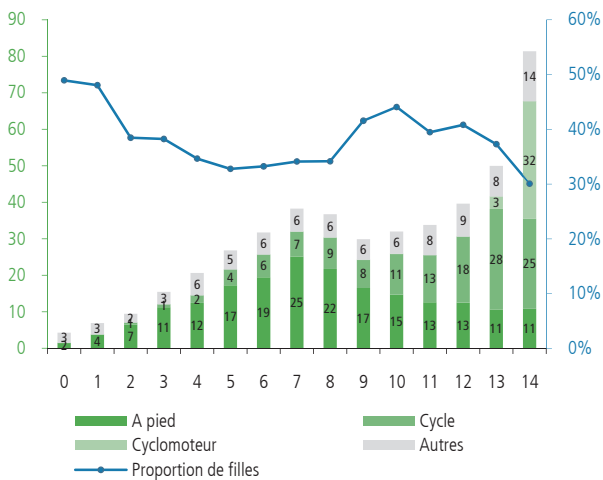
**3 Dommages corporels graves chez les enfants (0-14 ans) comme usagers de la route actifs selon le type d'accident, 2008**



**4 Répartition des causes des collisions graves impliquant un enfant (0-14 ans), 2008 (en % de l'ensemble des accidents)**



**5 Dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et proportion de filles selon l'âge, Ø 1998-2008**



**6 Dommages corporels graves (2008) et létalité (Ø 1998-2008) selon l'âge**

