



# Baromètre de la sécurité 2023

## Niveau de sécurité sur les routes suisses

# Grand potentiel de réduction des accidents dans les localités



Chère lectrice, cher lecteur,

Pour être efficaces, les mesures de prévention doivent être correctement ciblées. Cela suppose de connaître le problème aussi précisément que possible. Le baromètre de la sécurité routière du BPA fournit les données relatives à la circulation routière en Suisse nécessaires à cet effet et montre où les mesures de prévention sont le plus utiles.

La statistique des accidents de la route de l'année dernière inquiète le BPA. Alors que les chiffres étaient en baisse, la tendance s'est inversée. Le nombre d'accidents n'a jamais été aussi élevé depuis sept ans. 241 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses, soit 20 % de plus qu'en 2021. Le nombre de blessé-es graves, quant à lui, a augmenté de 2 %, passant à 4002.

Un défi majeur réside dans la sécurité en localité des usagers de la route dits vulnérables, à savoir les piéton·nes et les cyclistes. Ces groupes doivent bénéficier d'une protection particulière. Pour atteindre cet objectif, il faut non seulement des mesures d'infrastructure routière et des actions ciblées de sensibilisation, mais aussi une volonté politique d'accorder davantage d'importance à la sécurité routière.

Une des mesures de prévention les plus efficaces consiste à limiter la vitesse à 30 km/h en localité. Le nombre d'accidents graves survenant sur les tronçons aujourd'hui limités à 50 km/h pourrait être réduit d'au moins un tiers si la vitesse maximale autorisée était abaissée à 30 km/h. C'est pourquoi le BPA s'engage en faveur d'un changement de paradigme: la vitesse doit pouvoir être limitée à 30 km/h non seulement sur les routes de quartier, mais aussi – surtout dans les zones urbaines et partout où la sécurité routière l'exige – sur les principaux axes de circulation, et ce sans que les véhicules y perdent la priorité. Par ailleurs, il faut aménager les infrastructures routières de sorte qu'elles soient lisibles et tolèrent les erreurs et encourager l'utilisation systématique des systèmes d'aide à la conduite axés sur la sécurité.

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

Stefan Siegrist  
Directeur du BPA



# Pleins feux sur la sécurité routière

Évolution inquiétante: en 2022, 241 personnes sont décédées sur les routes suisses, un chiffre qui n'avait plus été atteint depuis sept ans et qui représente une hausse de 20 % par rapport à 2021. Le nombre de blessé-es graves a crû de 2 %, passant à 4002. Chaque jour, 11 personnes sont donc grièvement ou mortellement blessées.

## Davantage de décès sur les routes suisses

L'année dernière, le nombre de tué-es sur les routes suisses a fortement augmenté, en particulier parmi les personnes circulant en voiture ou sur un vélo électrique. Le nombre de décès dans ces groupes, soit respectivement 87 et 23, correspond à une hausse d'un tiers.

Les accidents mortels touchent toujours principalement des personnes roulant en voiture et des motocyclistes, mais frappent aussi souvent des piéton·nes. Fait positif, le nombre de tué-es dans ces trois groupes a reculé de 3 à 5 % par année au cours de la dernière décennie, malgré la nette hausse des décès parmi les occupant·es de voitures de tourisme en 2022. L'évolution des accidents de vélo reste, elle, problématique: le nombre d'accidents graves a stagné chez les cyclistes non motorisé-es et explosé chez les cyclistes motorisé-es. Ce qui est sûr, c'est que la sécurité des cyclistes et celle des piéton·nes reste un défi majeur en Suisse.

La hausse du nombre de personnes grièvement blessées observée en 2022 a été la plus forte chez les seniors et les 15-17 ans. La raison principale pourrait en être l'évolution démographique dans le cas des seniors et une décision politique dans le cas des adolescent·es: depuis 2021, les motos et scooters atteignant une vitesse maximale de 45 km/h peuvent être conduits dès l'âge de 15 ans et les motos de 125 cm<sup>3</sup> dès l'âge de 16 ans. En 2022, plus de 120 motocyclistes de 15 à 17 ans ont été grièvement blessé-es et trois ont été tué-es. Pour la deuxième année consécutive depuis la modification législative, le nombre d'accidents graves touchant cette population est très élevé.

## La majorité des usager·ères de la route se protègent

Bien des mesures de sécurité sont entrées dans les habitudes: 95 % des personnes mettent leur ceinture à l'avant d'une voiture et 91 % portent un casque sur un vélo électrique rapide. Des progrès restent cependant possibles: en voiture seuls 88 % des passager·ères arrière attachent leur ceinture, et les personnes roulant sur un vélo classique ou un vélo électrique lent n'ont pas encore toutes le réflexe de porter un casque. Il y a par ailleurs une large marge de progression en ce qui concerne l'utilisation de moyens permettant de se rendre visible à vélo: les cyclistes (motorisé-es ou non) ne sont que 3 % à porter un gilet de sécurité de jour.

## Protéger les usager·ères de la route vulnérables

La sécurité routière s'est nettement améliorée au cours des dernières décennies. Les routes suisses comptent aujourd'hui parmi les plus sûres du monde. Cependant, l'évolution négative enregistrée l'année dernière interpelle et montre clairement que la Suisse doit agir.

Des mesures doivent être prises dans les localités pour protéger les usager·ères de la route vulnérables. Les accidents mortels de la route touchent en effet majoritairement des personnes qui se déplacent à pied ou sur un vélo classique sur des routes en localité. Pour ces usager·ères, le risque de décéder des suites d'un accident est particulièrement élevé. Ce risque dépend fortement de la vitesse de collision.

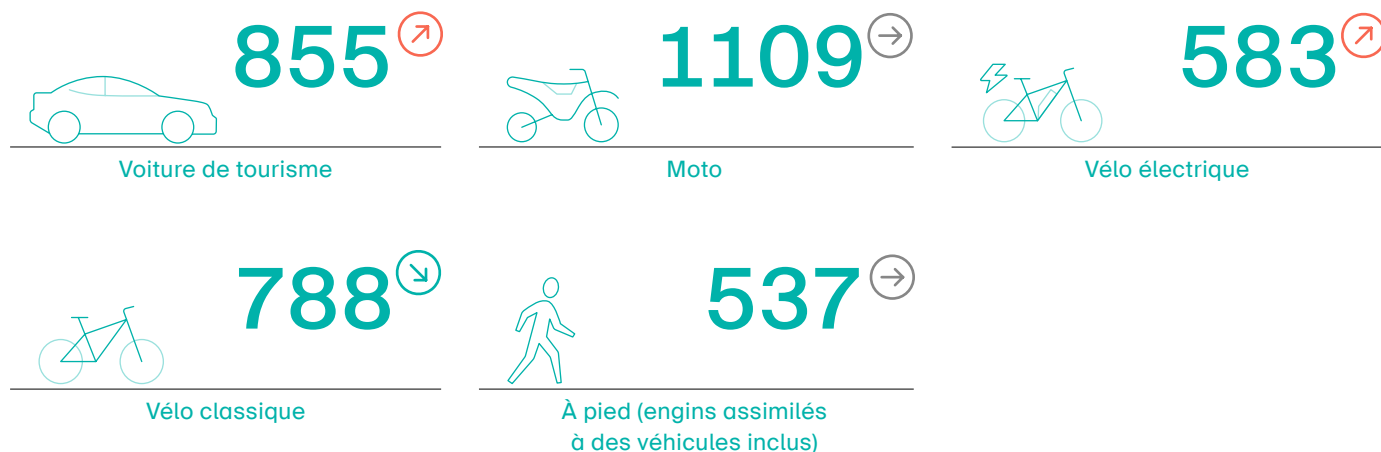
Le lien entre la vitesse et le risque de blessures est établi scientifiquement. Plus la vitesse moyenne des véhicules à moteur est élevée, plus le risque d'accident est grand et plus les conséquences d'un accident sont généralement graves.

En limitant plus souvent la vitesse à 30 km/h, y compris sur les principaux axes de circulation, on pourrait réduire considérablement le nombre de victimes d'accidents de la route. Chaque année, rien que sur les tronçons limités à 50 km/h, quelque 1900 personnes sont grièvement blessées et 80 perdent la vie. Le nombre d'accidents graves survenant sur ces tronçons pourrait être réduit d'au moins un tiers si la limite de vitesse y était abaissée à 30 km/h, et ce sans que la fluidité du trafic s'en ressente. La Suisse doit exploiter cet important potentiel d'amélioration de la sécurité routière.

# Accidentalité

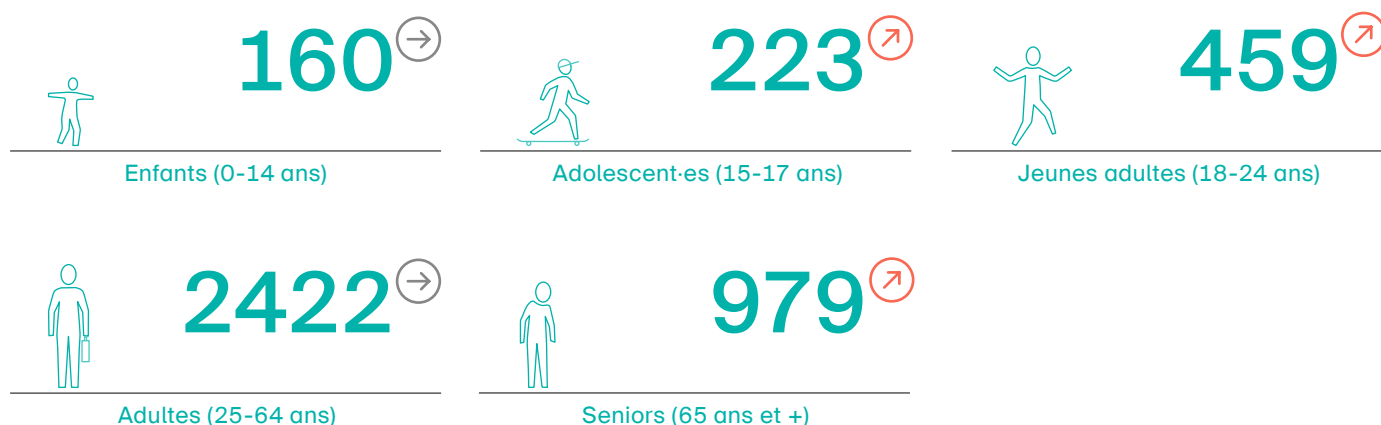
Quelle a été l'accidentalité sur les routes suisses en 2022? Le BPA a analysé les accidents enregistrés par la police et leur évolution par rapport à l'année précédente, en se concentrant sur les accidents ayant causé des blessures graves ou mortelles.

## Moyen de locomotion



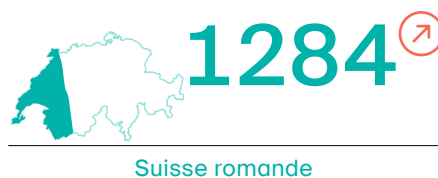
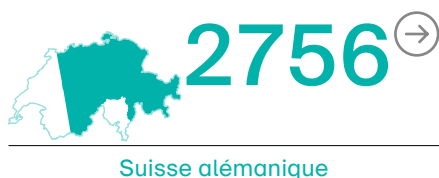
Les accidents de moto forment encore et toujours la majorité des graves accidents de la route. Les graves accidents de voiture et de vélo électrique ont augmenté, tandis que les utilisateur·rices de vélos classiques ont subi moins d'accidents que les années précédentes.

## Âge



Comme en 2021, le nombre d'accidents frappant les 15-17 ans a nettement augmenté. Le nombre d'accidents graves a aussi crû chez les jeunes adultes et les seniors. En revanche, de moins en moins d'enfants sont grièvement ou mortellement blessés.

## Région linguistique



En 2022, le nombre d'accidents graves a de nouveau clairement augmenté en Suisse romande. Dans le reste du pays, il n'a guère évolué. Il reste proportionnellement plus élevé au Tessin que dans les deux autres régions linguistiques.

## Lieu



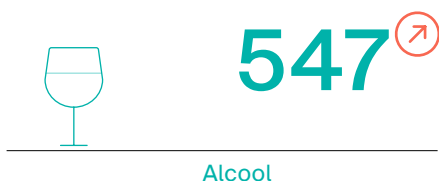
Les accidents faisant des blessé-es graves ont lieu le plus souvent en localité et les accidents mortels, hors localité. Hors localité, le risque d'accident mortel est trois fois plus élevé qu'en localité et deux fois plus élevé que sur autoroute.

## Type d'accident



Les pertes de maîtrise sont à peu près aussi fréquentes que les collisions, mais ont des conséquences nettement plus graves: sur 10 000 blessé-es, le nombre de tué-es est environ deux fois plus élevé pour les pertes de maîtrise que pour les collisions.

## Cause



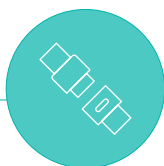
Les principales causes des accidents graves restent l'inattention / la distraction, les refus de priorité, la vitesse et l'alcool. Les accidents mortels sont majoritairement dus à une vitesse inadaptée.

# Indicateurs de sécurité

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

## Comportements observés

### Taux de port de la ceinture de sécurité



95 % →



Conducteur·rices de voitures de tourisme

88 % →



Passager·ères de voitures de tourisme

Le taux de port de la ceinture sur les sièges avant est élevé depuis de nombreuses années: 95 % des automobilistes et des passager·ères avant s'attachent. Il y a une marge de progression en ce qui concerne le taux de port de la ceinture sur les sièges arrière. Celui-ci s'élève en effet à 88 %.

### Taux de port du casque



100 % →



Moto

91 % →



Vélos électriques rapides

68 % →



Vélos électriques lents

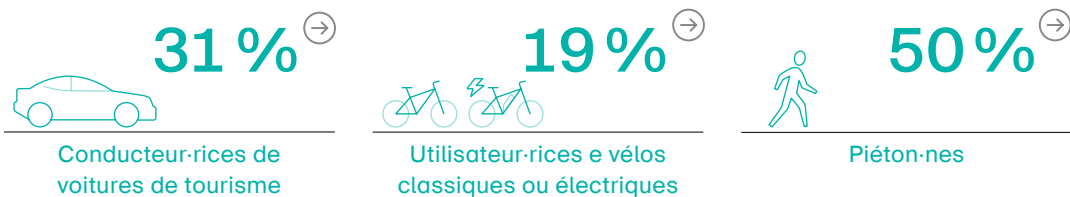
56 % →



Vélos classiques

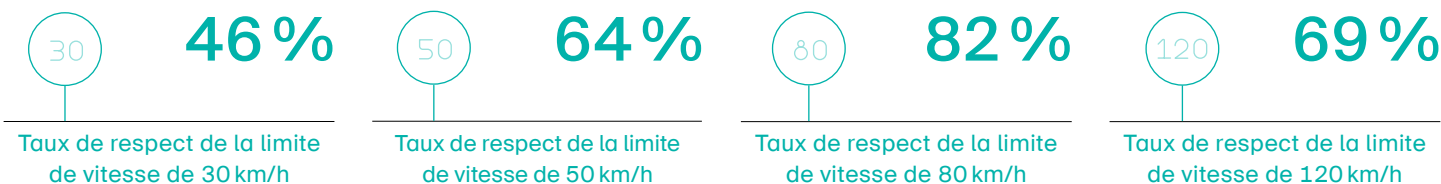
Le port du casque est aujourd'hui la norme chez les motocyclistes et les utilisateur·rices de vélos électriques rapides. Il en va autrement pour les utilisateur·rices de vélos électriques lents ou de vélos classiques, pour qui le port du casque n'est pas obligatoire. Des progrès sont ici possibles.

## Distraction



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

## Taux de respect des limites de vitesse



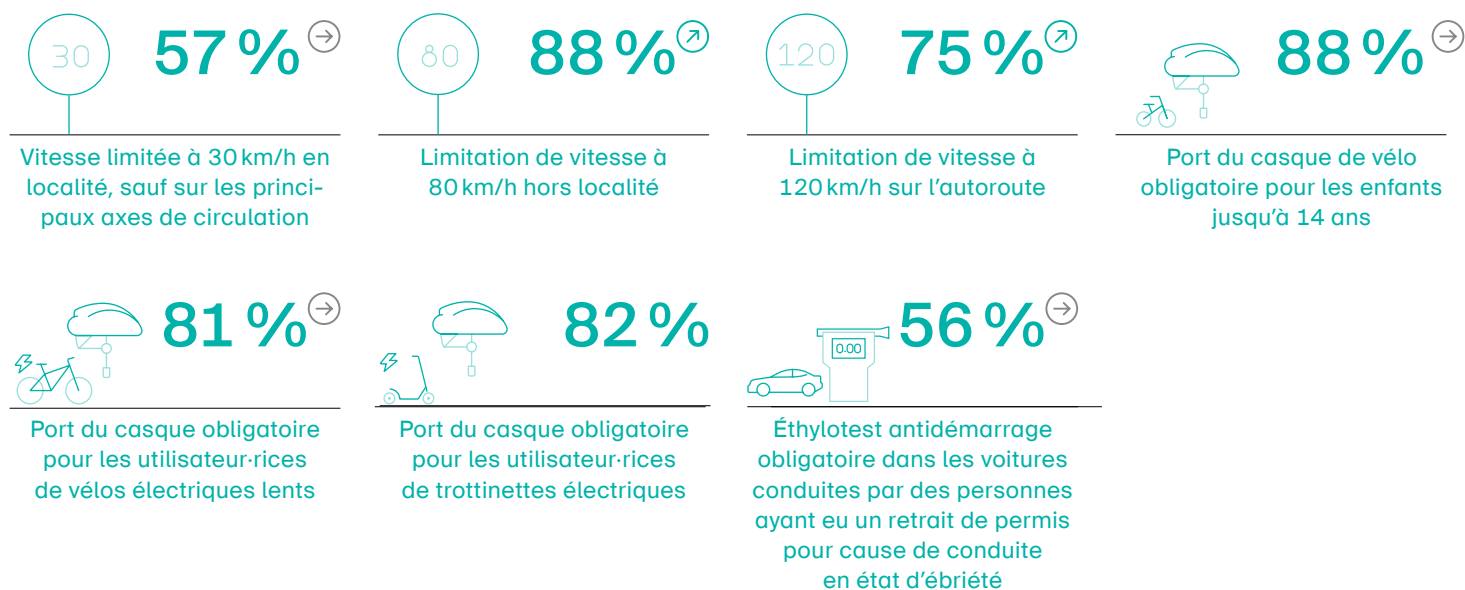
C'est la limite de vitesse de 80 km/h qui est la mieux respectée: seul un véhicule à moteur sur cinq la dépasse. La limite de 30 km/h, quant à elle, est respectée par moins d'une personne sur deux.

## Équipement de protection individuelle pour motocyclistes



Outre le casque, qui est obligatoire, les motocyclistes portent surtout des gants. Les personnes conduisant des scooters ou de motocycles légers sont nettement moins nombreuses à mettre des gants, vestes et pantalons de moto.

## Acceptation de diverses mesures

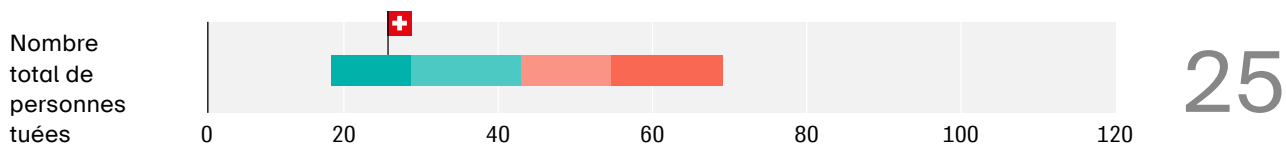


Les limites de vitesse de 120 km/h sur l'autoroute et de 80 km/h hors localité sont acceptées par la population. Celle-ci serait en outre largement favorable à ce que les enfants à vélo ainsi que les personnes roulant sur un vélo électrique lent ou une trottinette électrique doivent porter un casque.



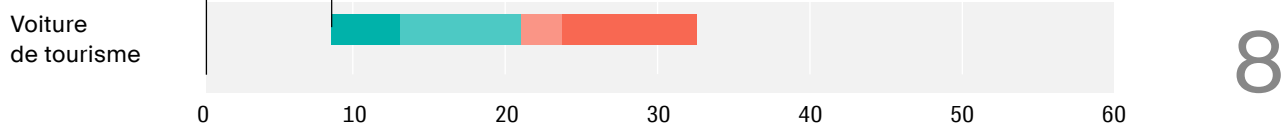
# Comparaison internationale

Afin de déterminer comment la Suisse se situe en comparaison internationale du point de vue de la sécurité routière, le BPA a analysé les données de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) relatives aux accidents survenus au cours des cinq dernières années dans 22 pays européens, en considérant le nombre de tué·es par million d'habitant·es.



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

## Moyen de locomotion

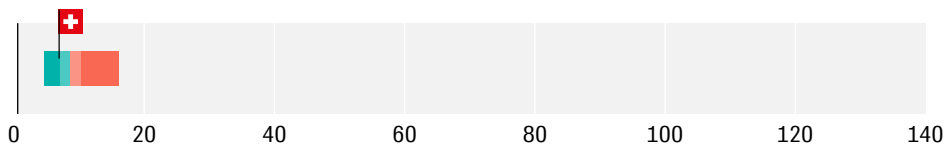


Pour les automobilistes et leurs passager·ères, les routes suisses sont très sûres. Pour les motocyclistes et les piéton·nes, il existe par contre des pays plus sûrs. La moitié des pays européens considérés comptent moins de cyclistes non motorisé·es tué·es par million d'habitant·es que la Suisse.

## Âge



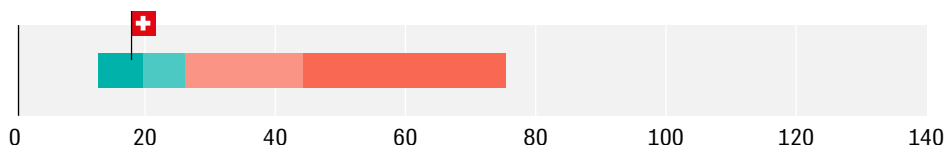
Enfants  
(0-14 ans)



4



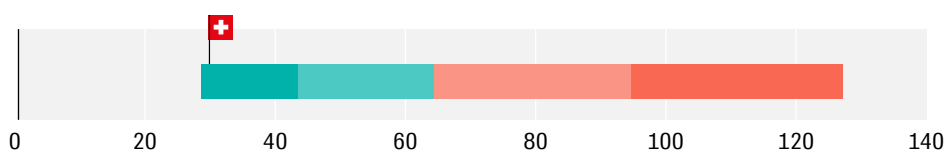
Adolescent-es  
(15-17 ans)



18



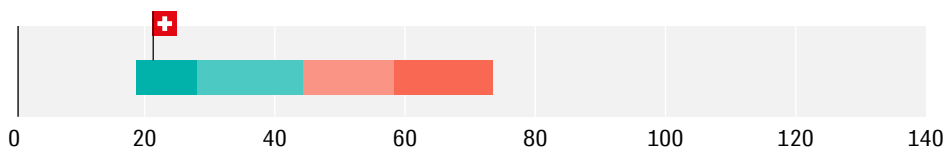
Jeunes  
adultes  
(18-24 ans)



32



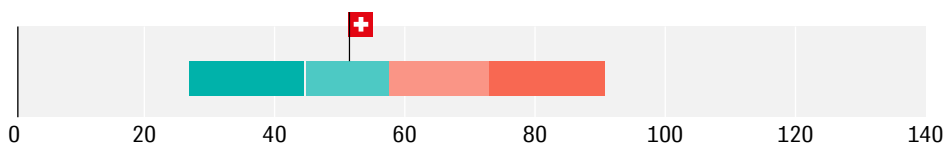
Adultes  
(25-64 ans)



21



Seniors  
(65 ans et +)



53

Si la Suisse se situe dans le premier quart des pays les plus sûrs pour les adultes, elle ne figure qu'en milieu de classement en ce qui concerne la sécurité des enfants et celle des seniors. Les personnes âgées subissent particulièrement souvent des accidents lorsqu'elles sont à pied.

# Impressum

## Éditeur

BPA, Bureau de prévention des accidents  
Case postale, 3001 Berne  
+41 31 390 22 22  
info@bpa.ch  
bpa.ch / commander.bpa.ch, réf. 2.502

## Auteurs

- Yvonne Achermann Stürmer, collaboratrice scientifique recherche, BPA
- Roland Allenbach, responsable gestion des connaissances, BPA
- Steffen Niemann, collaborateur scientifique recherche, BPA

## Rédaction

- Mario Cavegn, responsable circulation routière, membre de la direction, BPA

## Équipe du projet

- Jürg Beutler, responsable communication, membre de la direction, BPA
- Andrea Herrmann, assistante de projet recherche, BPA
- Mara Zenhäusern, porte-parole, BPA

## © BPA 2023

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

## Proposition d'indication de la source

Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Niemann S.  
*Baromètre de la sécurité 2023: Niveau de sécurité sur les routes suisses*. Berne: BPA, Bureau de prévention des accidents; 2023.  
DOI:10.13100/BPA.2.502.02.2023

## Photos

- Photo de couverture: Getty Images
- Page 2: Simon Iannelli

# Le BPA s'engage pour votre sécurité.

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