



AXA Stiftung  
Prävention

# Étude de la Fondation d'AXA pour la prévention sur le sentiment subjectif de sécurité dans la circulation routière

# Table des matières

<b>1.</b>	<b>Situation initiale</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Pistes pour une communication ciblée</b>	<b>4</b>
2.1	Entre la perception et les données objectives, sans oublier les écarts les plus importants	4
2.2	Mesures de prévention efficaces avec le soutien de la société	10
2.3	Acteurs clés dans l'amélioration de la sécurité routière	10
2.4	Évaluation de l'évolution de la sécurité routière au cours des cinq dernières années	11
<b>3.</b>	<b>Résumé</b>	<b>13</b>
	<b>Annexe</b>	<b>14</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>17</b>
	<b>Mentions légales</b>	<b>18</b>

## 1. Situation initiale

À la demande de la Fondation d'AXA pour la prévention, Ipsos SA a mené entre le 25 juillet et le 21 août 2024 une enquête en ligne sur le sentiment subjectif de sécurité dans la circulation routière.

Le présent rapport s'intéresse particulièrement aux écarts entre les perceptions subjectives recueillies et les données objectives issues de statistiques d'accidents ou d'analyses scientifiques sur l'efficacité des mesures existantes. De tels écarts indiquent qu'il existe un potentiel de communication stratégique. Leur mise en lumière permet de sensibiliser la population aux risques réels et de renforcer sa confiance et son adhésion à des approches de prévention particulièrement prometteuses.

Les signaux d'alerte recensés dans le cadre de l'enquête, tels qu'un sentiment marqué d'insécurité ou la perception d'une détérioration de la sécurité routière, doivent également être pris en compte.

De même, les mesures efficaces qui, d'après l'enquête, seraient largement acceptées méritent une attention particulière. Ces informations constituent une base précieuse pour renforcer de manière ciblée des mesures efficaces et communément admises.

La responsabilité individuelle, considérée par la majorité des personnes interrogées comme un facteur essentiel pour améliorer la sécurité routière, doit aussi être encouragée.

Afin de pouvoir classer et valider les résultats, nous avons effectué, là où cela apparaissait judicieux et méthodologiquement possible, une comparaison avec d'autres enquêtes sur les attitudes liées à la circulation, telles que l'enquête du bpa (BBB) ou l'E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA).

## 2. Pistes pour une communication ciblée

### 2.1 Entre la perception et les données objectives, sans oublier les écarts les plus importants

#### 2.1.1 Le sentiment de sécurité dans la circulation routière selon les formes de mobilité

L'enquête Ipsos révèle que les trois quarts des personnes interrogées se sentent en sécurité, voire très en sécurité dans la circulation routière en Suisse (cf. tableau 1a et annexe A1). Seuls 7% déclarent se sentir plutôt peu ou très peu en sécurité, tandis qu'environ une personne sur cinq ne s'estime ni en sécurité ni en insécurité. Toutefois, selon les types de mobilité, le sentiment de sécurité varie considérablement d'un individu à l'autre: la plus grande sécurité est perçue dans les transports publics et lors des déplacements à pied. Les personnes qui se déplacent en voiture se sentent, elles aussi, majoritairement en sécurité: seuls 5% des sondés indiquent se sentir plutôt peu ou très peu en sécurité au volant. Les conducteurs et conductrices de motos, de mobylettes, de vélos et de vélos électriques ont plus souvent un sentiment d'insécurité: environ un quart d'entre eux ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils prennent la route. Le sentiment subjectif d'insécurité est encore plus marqué lors de l'utilisation de trottinettes électriques: environ un tiers des personnes interrogées déclarent ne pas se sentir en sécurité.

Tableau 1a: Sécurité ressentie, en général et en fonction du type de mobilité

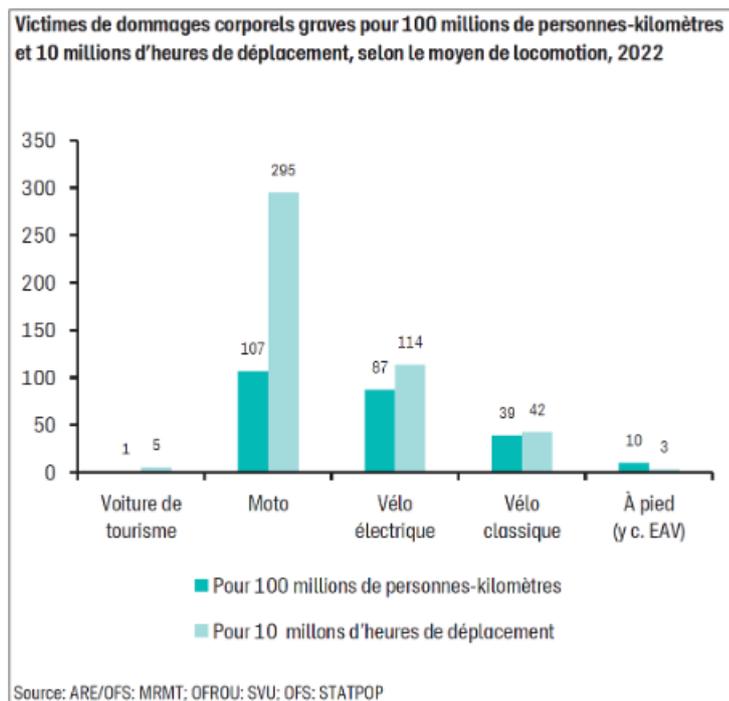
	Transports publics (bus, tramway, train)	Marche/course (à pied)	Voiture	Moto	Scoter cyclomoteur	Vélo (traditionnel)	Vélo électrique	Trottinette électrique engins électriques assimilés à des véhicules (E-EAV)	Total
Très en sécurité – plutôt en sécurité	86%	83%	76%	39%	35%	43%	45%	29%	<b>75%</b>
Neutre	11%	14%	19%	36%	38%	33%	33%	37%	<b>19%</b>
Pas vraiment en sécurité – pas du tout en sécurité	3%	4%	5%	25%	26%	25%	22%	34%	<b>7%</b>

**Question:** Vous sentez-vous généralement en sécurité dans la circulation routière en Suisse?  
**Réponses possibles:** Très en sécurité – Plutôt en sécurité – Neutre – Pas vraiment en sécurité – Pas du tout en sécurité

Ces résultats coïncident avec les données recueillies en Suisse dans le cadre de l'enquête ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes) sur le sentiment de sécurité lors de l'utilisation des différentes formes de mobilité (cf. annexe A2). Les données de l'ESRA en Suisse montrent que ce sont les personnes qui empruntent les transports publics et les piétons qui sont les plus sensibilisés à la sécurité, suivis par les automobilistes. Les deux-roues (motos, vélos électriques, vélos et trottinettes électriques) offrent un sentiment de sécurité plus faible que les autres moyens de transport. Au sein de ce groupe, les utilisateurs de trottinettes électriques présentent le sentiment de sécurité le plus faible, mais juste en dessous du niveau des autres utilisateurs de deux-roues. Par rapport à l'enquête Ipsos, cette différence est donc un peu moins marquée.

Les deux enquêtes montrent que les personnes sondées se sentent plus en sécurité en voiture ou à pied qu'en deux-roues, une perception qui coïncide avec les risques d'accident liés à la distance parcourue avec ces modes de circulation (cf. illustration 1, extrait de [1], page 19).

Illustration 1



Les statistiques montrent que le risque d'accident est le plus faible – si l'on exclut les transports publics et toutes proportions gardées – chez les automobilistes (pour ce qui est de la distance parcourue) et chez les piétons (pour ce qui est du temps de trajet). Par rapport à ces deux moyens de locomotion, le risque d'accident lié au cyclisme est multiplié par 8 à 14 par rapport au temps de trajet. Avec les vélos électriques, il est près de trois fois plus élevé qu'avec les vélos classiques. Les motocyclistes, pour leur part, présentent un risque sept fois plus élevé que les cyclistes. Faute de données sur l'utilisation de trottinettes électriques en Suisse, il est actuellement impossible de chiffrer le risque d'accident lié à ce moyen de transport.

Le sentiment d'insécurité plus marqué lié à l'utilisation de vélos, de vélos électriques et de motos reflète globalement le risque d'accident objectivement plus élevé avec ces modes de locomotion. Il est toutefois intéressant de constater que le sentiment de sécurité ne varie que légèrement au sein de ce groupe, malgré des différences considérables dans le risque réel statistiquement recensé.

Bien que le risque d'accident rapporté à la distance parcourue soit nettement plus élevé pour les motocyclistes que pour les cyclistes, ce risque accru ne se reflète guère dans le vécu subjectif. En d'autres termes, la moto est perçue comme nettement moins dangereuse qu'elle ne l'est en réalité.

Par ailleurs, on notera que le sentiment d'insécurité exprimé par les personnes interrogées est très souvent lié à l'utilisation de trottinettes électriques. Dans l'enquête ESRA, ce moyen de transport a été le plus souvent associé à un sentiment d'insécurité, sans qu'il y ait de différence statistiquement significative par rapport aux autres deux-roues. Les données Ipsos font également apparaître un écart plus marqué. Le sentiment subjectif d'insécurité lié à l'utilisation de trottinettes électriques est donc nettement plus élevé que celui observé avec les autres deux-roues, motorisés ou non.

## 2.1.2 Le sentiment de sécurité dans la circulation routière par type de route/région

Les données montrent que le sentiment d'insécurité sur la route dépend fortement de l'environnement et de la forme de mobilité utilisée. De manière générale, les personnes se sentent le plus en sécurité dans les zones résidentielles et les zones à trafic limité, tandis que le sentiment d'insécurité est nettement plus élevé dans les centres urbains et en particulier hors localité (zones à 80 km/h) (cf. tableau 2a).

Tableau 2a: Proportion de personnes qui se sentent très peu ou plutôt peu en sécurité, selon l'espace routier et la forme de mobilité

	Marche/course (à pied)	Voiture	Moto	Scooter cyclomoteur	Vélo (traditionnel)	Vélo électrique	Trottinette électrique engins électriques assimilés à des véhicules (E-EAV)	Total
En zone résidentielle (voisinage immédiat)	6%	3%	3%	14%	7%	5%	15%	<b>6%</b>
Dans ma ville/commune (périmètre élargi)	10%	7%	12%	20%	17%	16%	27%	<b>13%</b>
En centre-ville de manière générale	17%	23%	25%	31%	42%	35%	36%	-
En localité (zone à 50 km/h)	12%	8%	10%	27%	25%	24%	33%	-
Hors localité (zone à 80 km/h)	36%	8%	19%	35%	51%	50%	50%	-
Dans les zones à 30 km/h	9%	10%	12%	17%	7%	3%	10%	-
Dans des zones à circulation réduite / des zones de rencontre / des zones piétonnes	7%	12%	12%	11%	5%	5%	11%	-

**Question:**

Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité lorsque vous circulez «avec X» sur les routes suivantes

**Réponses possibles:**

Très en sécurité – Plutôt en sécurité – Neutre – Pas vraiment en sécurité – Pas du tout en sécurité

On relèvera que, pour presque toutes les formes de mobilité, le sentiment d'insécurité est nettement plus prononcé en dehors des agglomérations qu'en milieu urbain. Parmi les utilisateurs et utilisatrices de deux-roues, la proportion de personnes qui indiquent ne pas se sentir en sécurité sur les routes hors localité est de 1,3 à 2,1 fois plus élevée, selon le type de véhicule, qu'en localité. Cette différence est marquée chez les piétons: la proportion de ceux qui déclarent un sentiment d'insécurité hors localité est environ trois fois plus élevée qu'en localité. La combinaison d'une vitesse plus élevée, d'un manque partiel d'infrastructures et d'une interaction avec des véhicules plus rapides devrait jouer un rôle essentiel à cet égard. Pour les automobilistes, en revanche, le sentiment de sécurité ne change pas selon qu'ils circulent à l'intérieur ou à l'extérieur d'une localité.

Comme le montre le tableau 2b, les accidents graves sont nettement plus nombreux en localité qu'en dehors, en particulier lorsqu'il s'agit de moyens de locomotion lents tels que la marche à pied ou l'utilisation de trottinettes ou de gyropodes électriques (92% en localité, 8% hors localité). Même pour les deux-roues non motorisés ou faiblement motorisés, la proportion d'accidents à l'intérieur des localités se situe entre 72% et 83%.

Pour les motocycles, la part est d'environ 50% en localité. Ce n'est que pour les occupants de voitures de tourisme que la proportion d'accidents graves est nettement plus faible (34%). Ces répartitions devraient refléter l'exposition pour l'essentiel. Toutefois, des données comparatives précises ne sont disponibles que pour le trafic individuel motorisé dans son ensemble (cf. [2], page 32). Selon ces estimations, la distance parcourue par les véhicules privés motorisés est de 20 888 millions de véhicules-kilomètres en localité et de 22 726 millions hors localité.

S'il est compréhensible que les routes hors localité suscitent l'inquiétude d'une grande partie des usagers et usagères de la route, par exemple à cause des vitesses autorisées comparativement élevées et de l'absence de séparation physique des sens de circulation, la population devrait être consciente qu'au final, la majorité des accidents graves se produisent en localité.

Tableau 2b: Tués et blessés graves en localité et hors localité, par forme de mobilité (Σ 2020-2024)

	À pied (y c. engins assimilés à des véhicules)	Véhicule de tourisme	Moto	Petit motocycle	Véломoteur	Vélo	Vélo électrique	Trottinette électrique / gyropode électrique	Autres	Total
En localité	2 427	1 117	2 595	93	448	2 932	2 050	504	214	12 380
Hors localité	218	2 166	2 644	19	138	1 071	786	42	340	7 424
Total	2 645	3 283	5 239	112	586	4 003	2 836	546	554	19 804
En localité	92%	34%	50%	83%	76%	73%	72%	92%	39%	63%
Hors localité	8%	66%	50%	17%	24%	27%	28%	8%	61%	37%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source: OFROU: accidents de la circulation routière, évaluation spéciale par le bpa

Plusieurs facteurs expliquent le nombre élevé d'accidents de la route graves en localité. D'une part, la densité d'usagers et usagères de la route vulnérables, comme les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques, est très élevée [3]. D'autre part, l'utilisation commune de l'espace routier par des usagers et des usagères ayant des vitesses très différentes accroît la probabilité d'accidents. C'est surtout aux endroits complexes tels que les carrefours, les intersections et les embranchements que les situations dangereuses se produisent. Le manque de visibilité ou la forte fréquentation des espaces de circulation favorisent en outre les erreurs, les malentendus et les réactions tardives, autant de facteurs qui augmentent encore le risque d'accident.

### 2.1.3 Causes d'accidents

D'après l'enquête Ipsos, l'inattention, la distraction et la vitesse sont les causes d'accident les plus souvent perçues (cf. tableau 3a). En effet, ces facteurs font partie des trois principales causes d'accidents graves sur les routes suisses (cf. tableau 3b).

Tableau 3a: Estimation des causes d'accidents les plus fréquentes dans la circulation routière en Suisse

	Sexe		Classes d'âge				Région linguistique			Total
	Hommes	Femmes	16-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Suisse alémanique	Suisse romande	Tessin	
Inattention et distraction	68%	68%	68%	69%	70%	64%	72%	57%	74%	68%
Vitesse	55%	58%	48%	52%	57%	68%	57%	57%	49%	57%
Influence de l'alcool	45%	49%	47%	41%	47%	56%	42%	59%	56%	47%
Fatigue	27%	31%	46%	33%	23%	25%	30%	26%	37%	29%
Refus de priorité	28%	27%	20%	30%	29%	25%	30%	22%	16%	27%
Influence de drogues et/ou de médicaments	24%	23%	14%	19%	25%	33%	21%	33%	21%	24%
Utilisation inadéquate du véhicule	18%	10%	15%	16%	13%	11%	13%	16%	19%	14%
Autre (veuillez préciser)	3%	3%	3%	3%	5%	1%	3%	4%	5%	3%

**Question:**

Selon vous, quelles sont les causes d'accidents les plus fréquentes sur les routes suisses? Veuillez sélectionner trois réponses au maximum.

**Réponses possibles:**

Les causes d'accidents mentionnées dans le tableau

Le refus de priorité, quant à lui, est moins ancré dans les esprits: bien qu'il constitue une cause majeure d'accidents, il est nettement moins souvent cité. À l'inverse, la cause «alcool» est plutôt surestimée par rapport à son importance réelle dans les statistiques des accidents. On le remarque notamment chez les personnes de plus de 65 ans et chez les habitants de Suisse latine (Suisse romande et Tessin). La sous-estimation du refus de priorité est aussi très marquée chez les personnes interrogées en Suisse latine. Cette lacune s'explique probablement par la sous-estimation des accidents graves en milieu urbain.

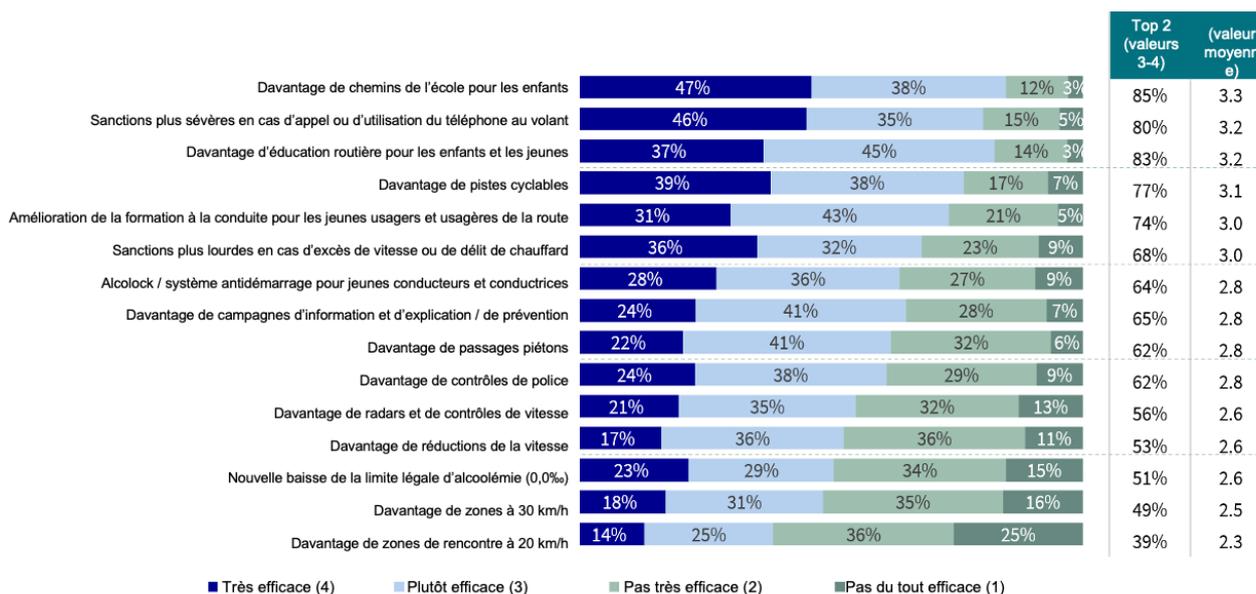
Tableau 3b: Nombre de tués et de blessés graves sur la route 2019-2023 (cf. [1], p. 15)

	Moyenne de 2019 à 2023		
	Tués	Blessés graves	Total
Inattention et distraction	56	1185	1241
Refus de priorité	38	937	975
Vitesse	59	744	803
Alcool	28	471	499
Utilisation inadéquate du véhicule	16	349	365
Influence de stupéfiants et de médicaments	14	146	160

#### 2.1.4 Effets des mesures de prévention

Sur les 15 mesures de prévention possibles soumises aux personnes interrogées, la mesure «Davantage de chemins de l'école pour les enfants» a convaincu la plupart d'entre elles quant à son efficacité pour améliorer la sécurité routière (cf. illustration 2). Viennent juste ensuite les mesures «Durcissement des sanctions en cas de distraction au volant», «Davantage d'éducation routière», «Davantage de pistes cyclables» et «Amélioration de la formation à la conduite pour les jeunes usagers et usagères de la route». Environ trois quarts des personnes interrogées (ou plus) jugent ces mesures de prévention très efficaces, ou du moins assez efficaces.

Illustration 2: Évaluation de l'efficacité des mesures de prévention suivantes



F: P1. Parmi les mesures suivantes, lesquelles sont susceptibles d'améliorer efficacement la sécurité routière selon vous? / Base n=2000 / questions échelonnées de 1 = pas du tout efficace à 4 = très efficace, meilleure valeur 4

Les mesures de prévention visant à réduire la vitesse sont jugées les moins efficaces, qu'il s'agisse d'une limitation générale de la vitesse, de la multiplication des zones 30 ou de zones de rencontre supplémentaires, ou de l'introduction d'une limite d'alcoolémie de 0,0‰. Entre 47% et 61% des personnes interrogées ont qualifié ces mesures de «pas du tout efficaces» ou «pas très efficaces».

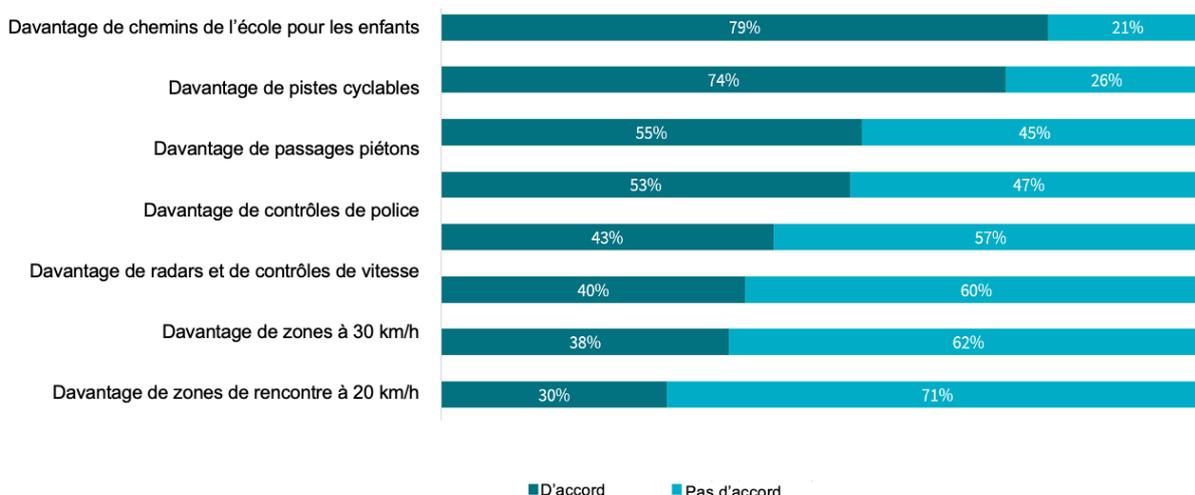
Dans la littérature scientifique, l'évaluation de l'efficacité des mesures présentées est parfois pondérée de manière très différente (p. ex. dans les références bibliographiques [4–10]). De nombreuses études montrent que les mesures légales telles que les limitations de vitesse, les limites d'alcoolémie ou l'obligation de porter la ceinture de sécurité contribuent de manière significative à l'amélioration de la sécurité routière. Les mesures visant les infrastructures sont également considérées comme très efficaces dans la littérature, car elles sont installées à long terme.

La sécurité des véhicules est un autre domaine important pour l'amélioration de la sécurité routière. Il est en effet prouvé que les systèmes d'assistance destinés à prévenir les accidents et les systèmes de protection passive pour atténuer les conséquences des accidents contribuent à la sécurité. Les progrès technologiques visent aussi de plus en plus à améliorer la sécurité des personnes se trouvant à l'extérieur du véhicule, comme les piétons ou les cyclistes, grâce à des systèmes de freinage automatique et à des capteurs d'environnement.

Les campagnes de prévention, si elles sont bien conçues, peuvent aussi être utiles. Leur efficacité est accrue lorsqu'elles s'accompagnent d'adaptations de la loi. Les mesures d'éducation routière peuvent également avoir des effets positifs, mais beaucoup d'entre elles n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation systématique.

Les réponses des personnes interrogées sur l'efficacité des mesures de prévention semblent davantage être dictées par l'émotion que par la raison et être influencées par une sorte de pression sociale. Priorité est donnée aux mesures de sécurité liées à la protection des enfants et des adolescents, de même qu'à celles qui ont peu d'incidence sur le comportement des conducteurs et des conductrices. Reste à savoir si les personnes interrogées sont effectivement aussi nombreuses à estimer que les mesures légales – qui sont susceptibles de leur apporter aussi une restriction pour elles-mêmes – sont peu efficaces ou si cette appréciation traduit plutôt leur approbation ou leur rejet par principe de telles mesures. Les réponses à une autre question sur l'acceptation de mesures concrètes dans l'environnement/le canton de résidence indiquent que les comportements normatifs influent aussi sur les réponses (cf. illustration 3).

Illustration 3: Exigences en matière de prévention vis-à-vis de la ville / de la commune / du canton



F: P4c. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes? Afin d'améliorer encore la sécurité routière ma ville/ma commune, il faudrait... / Base n=2000

La réduction de la vitesse montre à quel point la perception par le public peut diverger des données scientifiques. Alors que beaucoup de personnes interrogées estiment que de telles mesures n'aident pas vraiment à éviter les accidents, de nombreuses études prouvent le contraire: la probabilité d'accident et en particulier la gravité des conséquences augmentent de manière disproportionnée avec la vitesse. Pour les piétons, par exemple, le risque de décéder est supérieur en cas de collision à 50 km/h par rapport à 30 km/h. La limitation de vitesse à 30 km/h représente un énorme potentiel pour la sécurité routière. Si la vitesse maximale sur une route est ramenée de 50 à 30 km/h, le nombre d'accidents graves diminue en moyenne d'au moins un tiers. C'est ce que révèlent les analyses statistiques du bpa basées sur la plate-forme ÉVAMIR (évaluation des mesures d'infrastructure routière) [11]. L'association de mesures et des données d'accident enregistrées par la police permet d'analyser, à l'aide d'une méthode de régression spécialement conçue à cet effet, les changements dans les accidents avant et après leur mise en œuvre. Au moment de l'analyse, près de 2500 mesures étaient documentées dans ÉVAMIR, dont 600 zones à 30 km/h. La base de données ÉVAMIR est enrichie en permanence. La pertinence des évaluations futures s'en trouvera améliorée.

Dans la littérature spécialisée, l'introduction de zones 30 – en particulier dans les quartiers résidentiels – est donc considérée comme une mesure financièrement rentable et particulièrement efficace pour améliorer la sécurité routière.

## 2.2 Mesures de prévention efficaces avec le soutien de la société: «Davantage de surveillance policière (sanctions et contrôles)»

Il ressort des résultats ci-dessus que certaines mesures visant les infrastructures – par exemple «Davantage de pistes cyclables sûres» – ainsi que des mesures dans le domaine de l'application de la loi – comme «Sanctions plus sévères en cas d'appel ou d'utilisation du téléphone au volant» ou «Davantage de contrôles de police» – comptent parmi les mesures les plus souvent considérées comme efficaces. Les personnes interrogées estiment en revanche que les mesures légales sont peu efficaces. La majorité d'entre elles sont favorables à ce que les autorités prennent les mesures nécessaires en matière d'infrastructures, et un peu plus de la moitié se prononcent en faveur d'un renforcement des contrôles de police. Lorsqu'il s'agit de planifier et de communiquer des mesures, il est essentiel de connaître le degré de soutien de la société ou les résistances auxquelles on peut s'attendre.

## 2.3 Acteurs clés dans l'amélioration de la sécurité routière: encourager la responsabilité individuelle

Interrogés sur les groupes ou les personnes qui ont le plus d'influence sur l'amélioration de la sécurité routière en Suisse, 67% des sondés ont répondu que la responsabilité incombe en premier lieu à la population ou aux usagers et usagères de la route, donc aussi à eux-mêmes (cf. tableau 4a). Les personnes interrogées ont pu citer jusqu'à trois instances responsables. La police et la politique au niveau fédéral, cantonal et communal sont généralement citées en deuxième et en troisième position.

Tableau 4a: Les acteurs face à leur devoir

	Part
La population en général / les usagers de la route, moi y compris	67%
La police	52%
La politique aux niveaux fédéral, cantonal et communal	42%
Les associations/organisations œuvrant pour plus de sécurité routière	25%
Les entreprises proposant des solutions techniques innovantes pour plus de sécurité (p. ex. systèmes	22%
Les compagnie d'assurance	13%

**Question:** Parmi les groupes/personnes suivants, lesquels ont selon vous le **plus d'influence** pour améliorer la sécurité routière en Suisse?

**Réponses possible:** Veuillez sélectionner jusqu'à trois réponses. (Liste dans le tableau, éléments randomisés)

Ces résultats soulignent l'importance des approches qui encouragent la responsabilité individuelle et la remise en question, du point de vue du comportement individuel comme dans l'interaction avec les autres usagers et usagères de la route. C'est pourquoi le travail de prévention devrait proposer davantage d'instruments permettant à chaque personne d'évaluer de manière réaliste ses propres capacités, connaissances et risques. L'objectif est de permettre aux usagers et aux usagères d'influer activement sur leur sécurité et de passer d'une attitude passive à un comportement responsable et efficace.

#### 2.4 Évaluation de l'évolution de la sécurité routière au cours des cinq dernières années

Près de la moitié des personnes interrogées estiment que la sécurité routière n'a pas évolué au cours des cinq dernières années et 6% ne se sentent pas en mesure de donner un avis. Les autres relèvent nettement plus une détérioration qu'une amélioration (cf. tableau 4b). Cette différence est particulièrement marquée chez les utilisateurs et utilisatrices de trottinettes électriques: seuls 7% d'entre eux font état d'une amélioration, tandis que 46% constatent une dégradation. Les motocyclistes sont également porteurs d'un regard critique: 26% perçoivent une évolution négative et 8%, une évolution positive. Toutes proportions gardées, les piétons et les automobilistes sont les plus optimistes quant à l'évolution de la sécurité routière au cours des cinq dernières années.

Tableau 4b: Évolution du sentiment de sécurité au cours des cinq dernières années, en général et selon la forme de mobilité

	Marche course (à pied)	Voiture	Moto	Scooter cyclomoteur	Vélo (traditionnel)	Vélo électrique	Trottinette électrique engins électriques assimilés à des véhicules (E-EAV)	Total
Amélioration	23%	14%	8%	6%	22%	15%	7%	11%
Stagnation	49%	60%	56%	51%	40%	35%	33%	51%
Détérioration	24%	20%	26%	30%	32%	40%	46%	32%
Je ne sais pas / je ne peux pas juger	4%	5%	10%	14%	6%	10%	15%	6%

**Question:** Selon vous, comment la sécurité des usagers de la route suivants en Suisse a-t-elle évolué au cours des cinq dernières années? Amélioration, stagnation ou détérioration?

**Réponses possibles** Très en sécurité – Plutôt en sécurité – Neutre – Pas vraiment en sécurité – Pas du tout en sécurité

Les données sur les accidents entre 2020 et 2024 montrent que les estimations des personnes interrogées tendent à correspondre à la réalité, même si ce n'est pas toujours le cas pour tous les groupes de moyens de transport (cf. tableau 4c). Au total, le nombre de dommages corporels graves a augmenté d'environ 10% sur cette période. On observe une hausse similaire chez les occupants de voitures de tourisme et les motocyclistes. Les motocyclistes perçoivent cette évolution de manière beaucoup plus tangible que les automobilistes. On constate également une baisse du nombre de dommages corporels graves chez les cyclistes, une évolution positive qui n'est guère perçue par le public.

Tableau 4c: Évolution du nombre de tués et de blessés graves par forme de mobilité 2020-2024

	Nombre de tués et de blessés graves					Évolution indexée				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
À pied (y c. EAV)	503	523	537	568	529	100	104	107	113	105
Voiture de tourisme	682	803	855	794	765	101	119	127	118	113
Moto	1 027	1 092	1 089	1 184	1 107	102	108	108	118	110
Motocycle léger	23	22	20	26	21	103	99	90	116	94
Véломoteur	98	95	119	146	129	104	101	126	155	137
Vélo	963	841	788	759	653	105	92	86	83	71
Vélo électrique	536	548	583	611	558	106	108	115	121	110
Trottinette électrique / gyropode électrique	55	97	123	125	147	107	189	239	243	286
Autres	133	112	129	119	133	108	91	105	97	108
Total	4 020	4 133	4 243	4 332	4 042	109	112	115	117	110

Source: OFROU: accidents de la circulation routière, évaluation spéciale par le bpa

Le recul de la sécurité objective dans la circulation – qui se mesure par exemple à l'augmentation du nombre d'accidents graves – et du sentiment subjectif de sécurité au sein de la population est préoccupant. Il devrait inciter les autorités compétentes et tous les acteurs impliqués dans le domaine de la sécurité routière à agir. Il met aussi en évidence la nécessité de prendre des mesures coordonnées afin d'accroître durablement le niveau de sécurité et de renforcer la confiance des usagers et des usagères de la route.

### 3. Résumé

Les résultats de l'enquête font apparaître un écart parfois marqué entre le sentiment subjectif de sécurité et les chiffres objectifs relatifs aux accidents. Si la majorité de la population se sent globalement en sécurité dans la circulation routière, cette estimation varie fortement selon la forme de mobilité et le type de route. Les utilisateurs de trottinettes, de vélos et de motos électriques en particulier font état d'un sentiment accru d'insécurité, encore plus marqué avec les trottinettes électriques qu'avec les autres deux-roues.

D'un point de vue objectif, le risque d'accident est effectivement supérieur pour ces modes de locomotion, sachant que les motocyclistes présentent le risque le plus élevé. L'enquête a néanmoins révélé que ce risque avait tendance à être sous-estimé.

Il est également intéressant de constater que de nombreux accidents graves se produisent en localité, en particulier chez des usagers et usagères de la route vulnérables tels que les piétons et les cyclistes. En revanche, le sentiment d'insécurité est surtout marqué hors localité. Il y a là un potentiel de communication important: les risques réels ne sont pas toujours perçus là où ils sont statistiquement les plus élevés.

L'évaluation de l'efficacité des mesures de prévention s'écarte également des données scientifiques. Alors que des mesures telles que «Zone 30» ou une limite d'alcoolémie de 0,0‰ sont considérées comme peu efficaces par beaucoup, la recherche prouve au contraire qu'elles le sont. Parallèlement, les mesures visant les infrastructures, telles que l'amélioration de la sécurité des pistes cyclables, sont très bien accueillies par les personnes interrogées.

Ces résultats montrent bien que l'acceptation et l'efficacité des mesures de sécurité dépendent fortement de la perception et de l'état d'esprit de la population. Une communication ciblée et s'appuyant sur les faits ainsi que la promotion de la responsabilité individuelle sont décisives pour influencer le comportement, renforcer l'acceptation et améliorer durablement la sécurité routière.

# Annexe

## A1: Sentiment subjectif de sécurité: moyens de locomotion utilisés par les usagers de la route

Résultats du sondage Ipsos

	Transports publics (bus, tramway, train)	Marche/course (à pied)	Voiture	Moto	Scoter/cyclo moteur/scooter	Vélo (traditionnel)	Vélo électrique	Trottinette électrique/engins électriques assimilés à des véhicules (E-EAV)
	A	B	C	D	E	F	G	H
<b>Base non pondérée</b>	1834	1966	1833	334	323	1081	598	336
<b>Base: Utilisateurs de moyens de locomotion</b>	1846 100.00%	1970 100.00%	1829 100.00%	333 100.00%	330 100.00%	1092 100.00%	606 100.00%	337 100.00%
<b>5 – Très sûr</b>	783 42.40% BCDEFGH	686 34.80% CDEFGH	290 15.90% DEFGH	21 6.50%	16 4.90%	84 7.70%	48 7.80%	21 6.10%
<b>4 – Plutôt sûr</b>	806 43.60% DEFGH	942 47.80% ADEFGH	1097 60.00% ABDEFGH	108 32.30% H	100 30.40% H	382 35.00% H	222 36.60% H	79 23.30%
<b>3 – Neutre</b>	199 10.80%	266 13.50% A	343 18.80% AB	121 36.30% ABC	127 38.40% ABC	357 32.70% ABC	203 33.40% ABC	124 36.80% ABC
<b>2 – Pas vraiment sûr</b>	48 2.60%	64 3.20%	87 4.80% AB	60 17.90% ABC	77 23.30% ABC	242 22.10% ABC	121 20.00% ABC	82 24.20% ABCD
<b>1 – Pas sûr du tout</b>	10 0.60%	13 0.70%	11 0.60%	24 7.10% ABCEFG	10 3.00% ABC	26 2.40% ABC	13 2.10% ABC	32 9.60% ABCEFG
<b>Moyenne</b>	4.25 BCDEFGH	4.13 CDEFGH	3.86 DEFGH	3.13 H	3.11 H	3.24 EH	3.28 DEH	2.92
<b>Std Dev</b>	0.79	0.81	0.75	1.01	0.92	0.96	0.94	1.05
<b>T2B</b>	1588 86.10% BCDEFGH	1628 82.60% CDEFGH	1388 75.90% DEFGH	129 38.80% H	117 35.30%	467 42.70% EH	270 44.50% EH	99 29.40%
<b>Neutre</b>	199 10.80%	266 13.50% A	343 18.80% AB	121 36.30% ABC	127 38.40% ABC	357 32.70% ABC	203 33.40% ABC	124 36.80% ABC
<b>B2B</b>	58 3.20%	76 3.90%	98 5.30% AB	83 25.00% ABC	87 26.30% ABC	268 24.50% ABC	134 22.10% ABC	114 33.80% ABCDEFG

Overlap formulae used

Column Proportions/Means: Columns Tested (5%): A/B/C/D/E/F/G/H Minimum Base: 30 (\*\*), Small Base: 100 (\*)

Warning: Charts are not available on the 64-bit version.

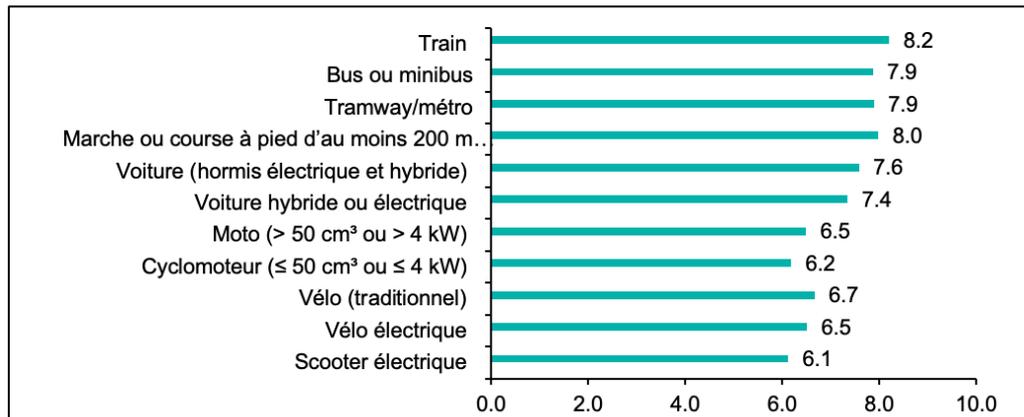
### Question:

Vous sentez-vous généralement en sécurité dans la circulation routière en Suisse?

**Réponses possibles:** Très en sécurité – Plutôt en sécurité – Neutre – Pas vraiment en sécurité – Pas du tout en sécurité

## A2: Perception de la sécurité dans le trafic routier

ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes), moyenne d'une échelle de 11 points, où 0 = pas du tout en sécurité et 10 = très en sécurité



**Question:** Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité ou non lorsque vous utilisez les modes de transport suivants en [country]?

**Réponses possibles** échelle de 11 points, où 0 = pas du tout en sécurité et 10 = très en sécurité

## A3: Estimation des causes d'accidents les plus fréquentes dans la circulation routière en Suisse

Résultats du sondage Ipsos

	TOTAL	Région linguistique			Taille de la localité		Sexe		Classes d'âge			
		Suisse alémanique	Suisse romande	Tessin	Ville	Pays	Hommes	Femmes	16-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
<b>Base non pondérée</b>	2000	1333	578	84	1529	471	1001	996	210	659	705	426
<b>Base: toutes les personnes interrogées</b>	2000 100.00%	1419 100.00%	491 100.00%	83 100.00%	1561 100.00%	439 100.00%	993 100.00%	1004 100.00%	219 100.00%	661 100.00%	663 100.00%	457 100.00%
<b>Inattention et distraction</b>	1359 68.00% CW	1016 71.60% AC	281 57.20%	61 73.60% C*	1061 68.00%	298 67.90%	670 67.50%	686 68.30%	148 67.80%	452 68.50%	464 70.00%	294 64.40%
<b>Vitesse</b>	1135 56.70% IR	810 57.10%	281 57.20%	41 49.10% *	895 57.30%	240 54.70%	549 55.30%	585 58.30%	104 47.60%	346 52.30%	375 56.50% I	310 67.80% AIJK
<b>Influence de l'alcool</b>	943 47.20% BJP	602 42.40%	291 59.30% AB	47 56.30% B*	722 46.20%	221 50.40%	451 45.40%	490 48.80%	103 46.90%	274 41.40%	312 47.10% J	255 55.70% AIJK
<b>Fatigue</b>	582 29.10% KQ	421 29.60%	130 26.40%	31 37.10% C*	461 29.50%	121 27.60%	271 27.30%	312 31.00%	101 46.00% AJKL	220 33.40% AKL	149 22.50%	112 24.50%
<b>Refus de priorité</b>	546 27.30% CDI	420 29.60% CD	110 22.40%	14 16.30% *	436 27.90%	111 25.20%	276 27.80%	270 26.80%	44 20.10%	198 30.00% I	191 28.90% I	113 24.60%
<b>Influence de drogues et/ou de médicaments</b>	474 23.70% BIJPRV	295 20.80%	160 32.60% ABD	17 20.60% *	361 23.10%	114 25.90%	241 24.20%	234 23.30%	30 13.70%	126 19.10%	167 25.20% IJ	151 33.10% AIJK
<b>Utilisation inadéquate du véhicule</b>	277 13.90% H	180 12.70%	80 16.30% B	16 19.10% *	226 14.40%	52 11.80%	173 17.50% AH	104 10.30%	33 15.30%	108 16.40% L	88 13.20%	48 10.50%
<b>Autre (veuillez préciser)</b>	65 3.30% L	37 2.60%	22 4.40% B	4 4.80% *	50 3.20%	16 3.50%	33 3.30%	33 3.20%	7 3.20%	19 2.90%	33 5.00% AJL	6 1.40%

Column Proportions/Means: Columns Tested (5%): A/B/C/D,A/E/F,A/G/H,A/I/J/K/L,A/M/N/O/P/Q/R/S,A/T/U/V,A/W/X/Y Minimum Base: 30 (\*\*), Small Base: 100 (\*)

**Question:** Selon vous, quelles sont les causes d'accidents les plus fréquentes sur les routes suisses? Veuillez sélectionner trois réponses au maximum.

**Réponses possibles:** Les causes d'accidents mentionnées dans le tableau

**A4: Perception de la fréquence à laquelle différents facteurs provoquent des accidents de la route,** part des personnes interrogées qui ont estimé que le facteur survient toujours ou presque toujours, c.-à-d. note de 4 à 6

ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes)

	Perception de la fréquence (valeurs 4-6)
Inattention ou distraction au volant	60.6%
Utilisation d'un téléphone au volant sans kit mains	58.7%
Excès de vitesse	58.8%
Conduite sous l'emprise de l'alcool	64.0%
Conduite sous l'emprise de la fatigue	61.9%
Conduite dans l'heure suivant la prise de drogues (substances autres que des médicaments prescrits ou en vente libre)	54.3%

**Question:** Selon vous, à quelle fréquence chacun des facteurs suivants est-il la cause d'un accident de la route impliquant une voiture?

**Réponses possibles:** (échelle de 1 à 6, 1 = «jamais» et 6 = «(presque) toujours»)

# Bibliographie

- [1] Hertach P, Uhr A, Achermann Stürmer Y et al. *Sinus 2024: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2023*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024. DOI:10.13100/bfu.2.536.01.2024.
- [2] Niemann S, Achermann Stürmer Y, Ellenberger L, Meier D. *Status 2024: Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus in der Schweiz*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024. DOI:10.13100/bfu.2.533.01.2024.
- [3] Adminaité-Fodor D, Jost G. *Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU: PIN Flash 37*. Brussels; 2019.
- [4] Uhr A, Allenbach R, Ewert U et al. *Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2017. Sicherheitsdossier Nr. 16. DOI:10.13100/bfu.2.280.01.
- [5] Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. *Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. Sicherheitsdossier Nr. 06.
- [6] Hertach P, Uhr A, Niemann S et al. *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2020. Sicherheitsdossier 2.361. DOI:10.13100/BFU.2.361.01.
- [7] World Health Organization WHO. *Global status report on road safety 2023*. Geneva: WHO; 2023.
- [8] Kirley BB, Robison KK, Goodwin AH et al. *Countermeasures that work: A highway safety countermeasure guide for state highway safety offices*. 11th ed. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration NHTSA; 2023. Report DOT HS 813 490.
- [9] Akbari M, Heydari ST, Razzaghi A et al. Effectiveness of interventions for preventing road traffic injuries: A systematic review in low-, middle- and high-income countries. *PloS one*. 2024; 19(12): e0312428. DOI:10.1371/journal.pone.0312428.
- [10] Organization WH. *Strengthening Road Safety Legislation: A Practice and Resource Manual for Countries*. Geneva. Documents for Sale.
- [11] Niemann S, Deublein M, Eberling P, Geiser M. *Massnahmenevaluation Verkehrsinfrastruktur MEVASI*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2023. Forschung 2.392. DOI:10.13100/BFU.2.392.01.2023.

# Mentions légales

## **Intelligence artificielle**

L'intelligence artificielle a été en partie utilisée pour cette publication. La responsabilité du contenu incombe à la Fondation d'AXA pour la prévention.

## **Exclusion de responsabilité**

Le présent rapport a été élaboré avec soin et en toute bonne foi. Néanmoins, aucune garantie ne peut être donnée quant à l'exhaustivité des informations fournies. Les informations sont de nature générales et ne sont pas adaptées à des besoins particuliers. Les auteurs ne sont en aucun cas responsables des dommages directs ou indirects et des dommages consécutifs qui pourraient résulter de l'utilisation de ces informations.

## **Base de données et restrictions**

Les résultats présentés se fondent sur une enquête en ligne portant sur le sentiment de sécurité des personnes sondées. Lors de l'interprétation des données, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit d'appréciations individuelles marquées par l'expérience personnelle, les attentes et des facteurs situationnels. Il est difficile de généraliser de tels ressentis.

On notera en outre que les indications subjectives sont sujettes à des distorsions cognitives et sociales, par exemple des réponses souhaitées par la société ainsi que des effets pouvant découler de la formulation des questions et de l'ordre dans lequel elles sont posées. Ces facteurs peuvent affecter la validité des données collectées.

Un autre aspect méthodologique concerne l'absence de données sur la fréquence et la durée des déplacements. Ces informations sont toutefois essentielles pour évaluer correctement le risque individuel et le sentiment de sécurité qui en découle. Dans l'ensemble, les données recueillies fournissent des informations importantes sur l'expérience subjective de la sécurité, mais doivent toujours être considérées à la lumière de ces restrictions.