

## Le facteur vitesse dans le trafic routier motorisé

Des vitesses élevées augmentent le risque d'accident et leur gravité comme presque aucun autre facteur. Pour prévenir les accidents avec succès, il faut des mesures basées sur des données probantes qui soient efficaces, économiques et réalisables. En font partie, entre autres: intensifier les contrôles de police, promouvoir certains systèmes d'assistance à la conduite, construire/aménager des routes qui tolèrent les erreurs hors localités ou encore appliquer davantage le modèle 50/30 km/h du bpa.

### Problématique

La vitesse des véhicules à moteur a une influence décisive sur la sécurité routière. D'une part, des vitesses élevées écourtent le temps disponible pour réagir à des situations critiques et augmentent de ce fait la probabilité d'un accident. D'autre part, la vitesse influence la gravité des accidents. Entre 2004 et 2008, chaque année en moyenne, 1251 personnes ont été grièvement blessées et 163 tuées dans des accidents dus à des vitesses excessives. La moitié des décès se sont produits lors de pertes de maîtrise sur des routes hors localité et un quart lors d'accidents en localité. Les accidents liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont principalement causés par des hommes plutôt jeunes.

### Méthode et but

Le dossier de sécurité «Le facteur vitesse dans le trafic routier motorisé» présente en premier lieu l'accidentalité en Suisse relative à des vitesses excessives ou inadaptées. Puis, la problématique de la vitesse est analysée du point de vue technique de la circulation, juridique, psychologique et de la prévention des accidents en général. Ensuite, sur la base de différentes sources d'information (données sur les accidents, recherches et études scientifiques spécifiques ou générales, expertises), les mesures à même de diminuer le nombre d'accidents dus à des vitesses excessives ou inadaptées sont évaluées de manière critique. Il en résulte une liste de recommandations concrètes relatives à la vitesse pour promouvoir la sécurité sur les routes suisses. Le dossier de sécurité veut être un ouvrage

de référence et aider les décideurs lors des discussions sur les mesures à prendre pour atteindre les objectifs fixés.



## Résultats

### Principales mesures pour diminuer les accidents de la circulation routière liés à la vitesse

Intensifier les contrôles de vitesse fixes (effectués par des policiers ou automatiques, accompagnés de campagnes de communication)
Concentrer les activités sur tous ceux qui roulent trop vite (et pas seulement sur les chauffards)
Exploiter les possibilités offertes par les nouvelles technologies, introduire l'Intelligent Speed Adaptation (ISA)
Promouvoir la notoriété et l'utilisation du contrôle électronique de la stabilité (ESP) par des campagnes d'information et de sensibilisation
Poursuivre les mesures pour augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité sur tous les sièges et types de route
Rendre obligatoires les systèmes d'alarme sonore et lumineux qui avertissent le conducteur lorsqu'un passager n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité (aussi sur les sièges arrière)
En complément aux sanctions, appliquer davantage la mesure administrative consistant à retirer le permis de conduire (aussi en combinaison avec des cours de rééducation routière)
Appliquer des concepts intégrateurs qui tiennent compte des facteurs psychologiques, sociaux et de genre dans le comportement par rapport à la vitesse
Etudes scientifiques sur différents thèmes comme l'influence des passagers sur les jeunes conducteurs, l'efficacité de la formation en deux phases et évaluation du système en cascade
Mesures basées sur des données probantes contre la conduite après consommation d'alcool
Dans la formation de base et continue des ingénieurs et des planificateurs du trafic, développer l'étude des thèmes suivants concernant des projets d'infrastructures routières:
- projets de routes à orientation trafic en localité
- projets de routes hors localité
- principes de signalisation des vitesses maximales autorisées
Introduire les Road Safety Audits et les Road Safety Inspections comme éléments standard des projets
Modifier les articles 4a de l'OCR et 22 de l'OSR ou retrancher les réglementations relatives aux zones 30 de l'article 108, alinéa 2 de l'OSR
Promouvoir l'acceptation du modèle 50/30 km/h du bpa auprès des autorités compétentes et de la population

## Conclusions

Les mesures contre les chauffards ne tiennent compte que de la pointe de l'iceberg. Des mesures visant à ce que le conducteur moyen ne dépasse pas la vitesse maximale (signalée ou générale) ou qu'il l'adapte aux conditions de la route et du trafic sont tout aussi indispensables. Le choix d'éléments appropriés lors de la réalisation d'infrastructures oblige le conducteur à adopter une vitesse adéquate. Nous espérons que, pour les nouveaux conduc-

teurs, la formation à la conduite en deux phases y contribuera aussi. Pour le savoir, il faut toutefois attendre l'évaluation de cette nouvelle formation. Mais, une fois toutes les mesures éducatives, infrastructurelles et techniques du véhicule épuisées, une répression accrue (contrôles de police, retraits du permis) sera quand même incontournable.

**Source:** Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2010. Dossier de sécurité 06 du bpa, avec résumé en français.  
© bpa/FSR 2010, reproduction souhaitée avec mention de la source

### Editeur et contact:

bpa – Bureau de prévention des accidents, case postale 8236, CH-3001 Berne  
Tél. +41 31 390 22 22, fax +41 31 390 22 30, info@bpa.ch, www.bpa.ch

Uwe Ewert  
Tél. +41 31 390 22 06, u.ewert@bpa.ch