

Sinus 2024





Sinus 2024

Niveau de sécurité et accidents dans
la circulation routière en 2023

Avant-propos



Chaque jour, plus de dix personnes sont grièvement ou mortellement accidentées sur les routes suisses. L'an dernier, 4096 usager·ères de la route ont été grièvement blessé·es – un record inégalé depuis dix ans. Le nombre de personnes tuées (236) stagne quant à lui à un haut niveau.

Ces chiffres soulignent l'évolution défavorable de la sécurité routière, qui s'est amorcée il y a cinq ans. Si les piéton·nes sont particulièrement vulnérables dans le trafic routier, les dommages corporels graves touchent principalement les personnes se déplaçant à moto. L'année dernière, les motocyclistes représentaient une personne grièvement blessée sur quatre dans les accidents de la route, et une personne tuée sur cinq. L'évolution reste en outre problématique chez les utilisateur·rices de vélo électrique: là aussi, le nombre de blessé·es graves continue d'augmenter.

Pour identifier rapidement de telles tendances, il est essentiel de procéder avec méthode, en se fondant toujours sur différents indicateurs, dont en particulier les chiffres de l'accidentalité. Cette démarche sert de base tant à des mesures ponctuelles locales qu'à une planification régionale ou à des programmes nationaux.

L'analyse systématique et l'interprétation des chiffres de l'accidentalité fournissent de bons arguments et indicateurs pour renforcer la prévention des accidents. En outre, elles forment une base décisionnelle solide pour les communes, les autorités et les milieux politiques. C'est pourquoi le Fonds de sécurité routière charge le BPA d'établir annuellement le présent rapport. Cela témoigne d'un fort engagement en faveur de la sécurité routière, dont nous lui sommes profondément reconnaissants.

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

Stefan Siegrist
Directeur

Sommaire

Introduction

Les accidents de la route, une charge pour la société 10

Les accidents en bref

Les accidents de la route en général 14
Évolution 16
Moyen de locomotion 18
Sexe 20
Âge 22
Région 24
Lieu 26
Jour et heure 28
Types d'accident 30
Causes des accidents 32
Comparaison internationale 34

Les accidents en détail

Voiture de tourisme 38
Moto 40
Vélo électrique 42
Vélo classique 44
Piéton·nes 46
Trottinette électrique 48
Véhicules automobiles lourds 50
Enfants 52
Jeunes adultes 54
Seniors 56
En localité 58
Hors localité 60
Sur autoroute 62
Pertes de maîtrise 64
Collisions 66
Inattention, distraction 68
Refus de priorité 70
Vitesse 72
Alcool 74

Opinions et comportements

Inattention, distraction 78
Vitesse 80
Alcool 82
Sièges-autos 84

Conclusions

Principaux résultats 89

Annexe

Les résultats en un coup d'œil 90
Démographie 92
Parc de véhicules 93
Exposition 94
Prestations kilométriques 95
Surveillance du trafic 96
Législation 97
Méthodologie 99
Glossaire 105
Sources des données 106

Impressum

107





Introduction

Bien que les routes suisses comptent parmi les plus sûres au monde, 79 000 personnes se blessent encore chaque année dans la circulation routière. Ces accidents engendrent non seulement des souffrances physiques et psychiques chez les victimes et leurs proches, mais également des coûts matériels s'élevant chaque année à 4 milliards de francs. Réduire le nombre d'accidents passe impérativement par un renforcement des efforts de prévention. Les mesures doivent avant tout cibler les usager-ères de la route les plus vulnérables, comme les cyclistes.

Les accidents de la route, une charge pour la société

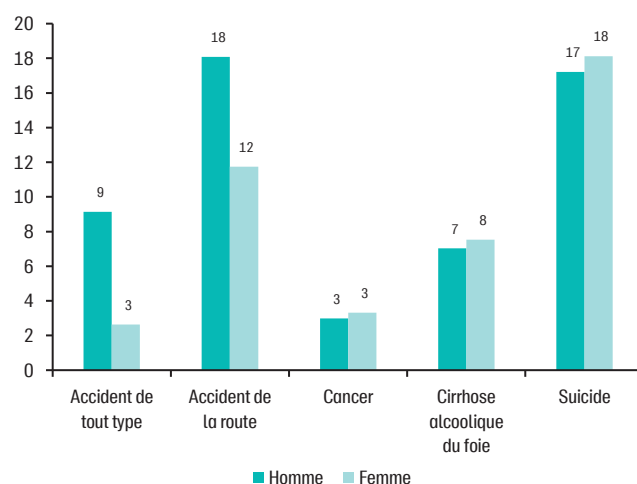
Chaque année, plus d'un million d'accidents non professionnels se soldent par des blessures, parfois graves voire mortelles. Si les accidents se produisent pour la plupart dans l'habitat, lors des loisirs ou du sport, 79 000 accidents surviennent en moyenne annuelle sur les routes suisses; 5800 entraînent des blessures graves, 200 des invalidités et 200 des décès.

Aux souffrances humaines que ces accidents engendrent s'ajoutent leurs conséquences économiques. Les coûts matériels des accidents de la route, liés essentiellement aux traitements médicaux, aux dommages matériels et aux pertes de production consécutives aux incapacités de travail, s'élèvent à eux seuls à 4 milliards de francs par année. Cela représente 50 000 francs par personne blessée ou tuée. Bien que les personnes tuées, grièvement blessées ou invalides constituent une proportion relativement faible (environ 8 %) des victimes d'accidents de la route, elles engendrent trois quarts des coûts matériels.

Par rapport aux personnes décédant d'autres causes, celles qui meurent d'un accident de la route sont plutôt jeunes, ce qui signifie la perte de nombreuses années potentielles de vie. La mortalité prématurée (entre 1 et 70 ans) liée aux accidents de la route représente 18 années potentielles de vie perdues par tué pour les hommes et 12 pour les femmes. Le nombre correspondant d'années perdues pour l'ensemble des accidents est, quant à lui, de 9 ans pour les hommes et de 3 ans pour les femmes.

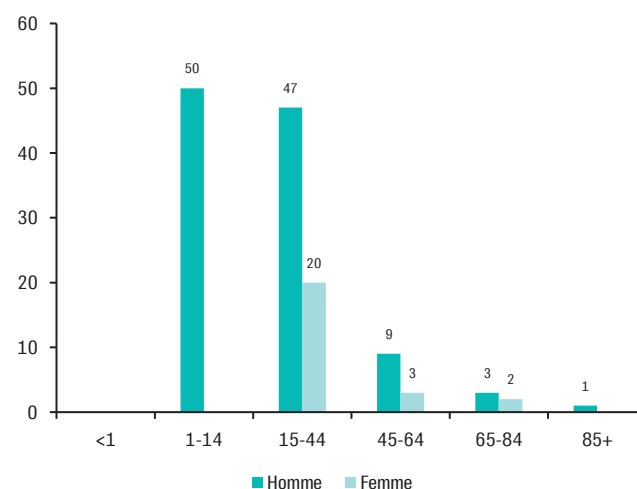
Les statistiques officielles ne renseignent qu'insuffisamment sur la gravité des blessures et les conséquences à long terme. De plus, les accidents de la route occasionnant des dommages corporels ne sont pas tous enregistrés par la police. Le BPA procède donc chaque année, sur la base de différentes sources de données, à une extrapolation qui donne une image complète de l'accidentalité extraprofessionnelle en Suisse. Sur les 79 000 personnes qui, selon cette extrapolation, ont été blessées dans des accidents de la route, seul un quart est pris en compte dans les chiffres de la police.

Nombre d'années potentielles de vie perdues¹ par décès, selon le sexe et des causes de décès choisies, 2021



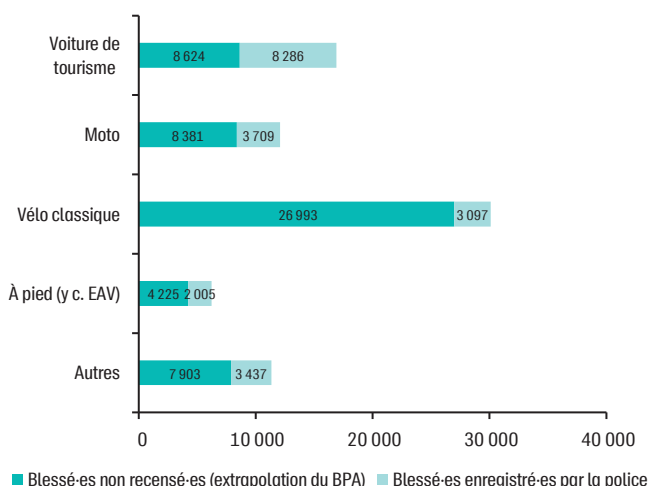
Source: OFS: CoD

Nombre d'accidents de la route pour 1000 décès, selon le sexe et l'âge, 2021



Source: OFS: CoD

Blessé-es de la route respectivement recensés (OFROU) et non recensés (extrapolation du BPA) selon le moyen de locomotion, 2021



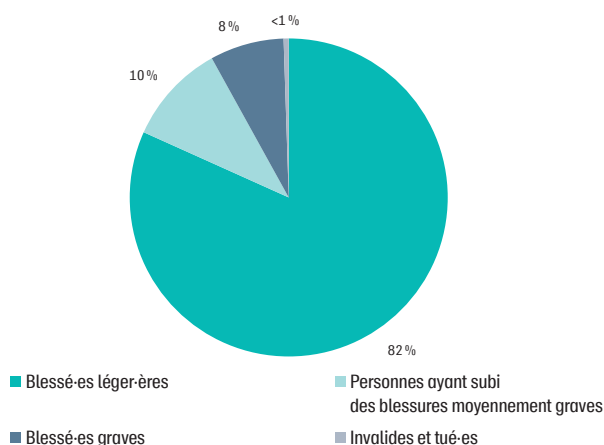
Source: BPA: extrapolation; OFROU: accidents de la circulation routière

Décès selon l'âge et la cause, 2021

Cause	Âge						Tous âges confondus
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
Maladies							
Maladies cardio-vasculaires	1	9	107	1 166	6 654	11 709	19 646
Cancers	1	19	276	3 055	9 648	3 893	16 892
Maladies de l'appareil respiratoire	1	1	16	238	1 744	1 612	3 612
Diabète	0	0	11	93	451	540	1 095
Maladies infectieuses	2	2	8	88	388	406	894
Maladies des organes urinaires	0	0	2	36	436	826	1 300
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	13	146	174	14	347
Autres maladies	273	45	350	1 938	9 029	11 874	23 509
Total maladies	278	76	783	6 760	28 524	30 874	67 295
Accidents et morts violentes							
Accident	1	21	258	286	824	1 260	2 650
Suicide	0	7	272	388	275	63	1 005
Autres morts violentes ²	2	5	67	57	71	45	247
Total accidents et morts violentes	3	33	597	731	1 170	1 368	3 902
Total décès	281	109	1 380	7 491	29 694	32 242	71 197

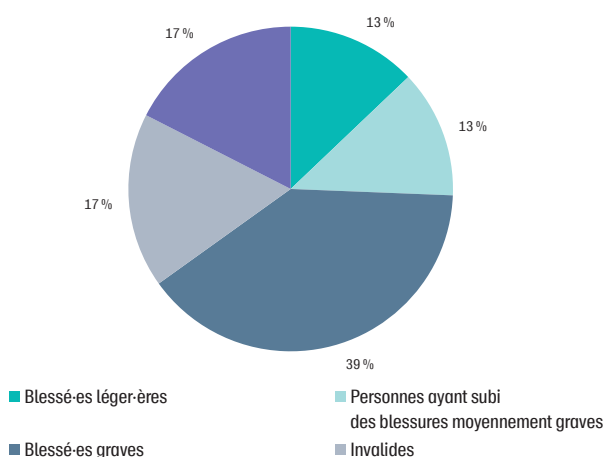
Source: OFS: CoD

Répartition des accidenté-es de la route victimes de dommages corporels selon la gravité des blessures³, 2021



Source: BPA: extrapolation

Répartition des coûts matériels des dommages corporels subis dans les accidents de la route selon la gravité des blessures³, 2021



Source: BPA: extrapolation

Accidents non professionnels de la population résidente suisse selon le domaine et la gravité des blessures, 2021

Domaine	Blessé-es ³				Total	Tué-es
	Blessé-es léger-ères	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessé-es graves	Invalides		
Circulation routière	62 810	7 870	5 777	203	76 660	195 ¹
Sport	364 880	38 220	14 520	170	417 790	154
Habitat et loisirs	515 450	43 340	17 766	474	577 030	2 131
Total	943 140	89 430	38 063	847	1 071 480	2 480

Source: BPA: extrapolation

Coûts matériels des accidents non professionnels en millions de francs, selon le domaine et le type de conséquences, 2021

Domaine	Dommages matériels	Blessé-es ³				Tué-es	Total
		Blessé-es léger-ères	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessé-es graves	Invalides		
Circulation routière	2 229 ⁵	205	202	627	277	278	3 818
Sport	... ⁶	830	743	829	149	248	2 798
Habitat et loisirs	... ⁶	873	696	1 150	278	974	3 971
Total	2 229	1 908	1 641	2 606	704	1 499	10 587

Source: BPA: extrapolation

¹ Nombre d'années potentielles de vie perdues entre 1 et 70 ans

² Surtout homicide

³ Gravité des dommages corporels:

– Blessé-es léger-ères: absence de moins de 1 mois

– Personnes ayant subi des blessures moyennement graves: absence de 1 à 3 mois

– Blessé-es graves et invalides: absence de plus de 3 mois ou rente d'invalidité

⁴ Tué-es sur les routes suisses en 2021, (touristes étranger-ères compris-es): 200

⁵ Y compris les dommages matériels causés par les accidents sans blessé-es ni tué-es ainsi que les frais de justice et police.

⁶ Il n'existe pas de données permettant de calculer le montant des dommages matériels et les frais de justice et police pour les accidents dans le sport, l'habitat et les loisirs.





Les accidents en bref

En 2023, 236 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses, 4096 ont été grièvement blessées. La majorité des personnes tuées étaient en voiture, à moto ou à pied au moment de l'accident qui leur a coûté la vie. Quant aux personnes gravement blessées, il s'agit, dans la plupart des cas, de motocyclistes suivi-es par des cyclistes non motorisé-es. La plus grande part des accidents graves ont lieu en localité. Le type d'accident le plus fréquent est la perte de maîtrise, et la principale cause d'accident est l'inattention / la distraction.

Les accidents de la route en général

En 2023, 4096 personnes ont été grièvement blessées et 236 ont été tuées sur les routes suisses. Le nombre de blessé-es graves a donc progressé de plus de 2 % par rapport à l'année précédente, tandis que le nombre de tué-es a baissé d'environ 2 %.

La plupart des personnes mortellement blessées circulaient en voiture ou à moto. Les accidents mortels frappent également souvent les piéton-nes. Fait positif, le nombre de tué-es en voiture, à moto ou à pied a reculé de 2 à 3 % par an au cours de la dernière décennie.

Le risque d'avoir un accident grave varie selon l'âge et le moyen de locomotion. Jusqu'à l'âge de 11 ans environ, les enfants subissent le plus d'accidents graves lorsqu'ils-elles se déplacent à pied et, entre 12 et 15 ans, lorsqu'ils-elles sont à vélo. Chez les 16-65 ans, ce sont les accidents de moto qui prédominent. Entre 35 et 75 ans, les accidents de vélo sont eux aussi fréquents. Les personnes dès 82 ans sont le plus exposées à un risque d'accident grave lorsqu'elles sont à pied.

Les hommes sont plus souvent victimes d'accidents graves de la route que les femmes. Ils représentent $\frac{2}{3}$ des blessé-es graves et même $\frac{3}{4}$ des tué-s.

La plupart des accidents dans lesquels des personnes sont grièvement blessées surviennent en localité. Les accidents mortels, quant à eux, se produisent plus souvent hors localité. La létalité (nombre de tué-es pour 10 000 victimes de dommages corporels) y est la plus élevée, surtout les nuits de week-end.

Globalement, les collisions sont à l'origine d'un nombre un peu plus élevé de dommages corporels graves que les pertes de maîtrise. Ces dernières ont cependant en moyenne des conséquences plus lourdes: leur létalité est presque deux fois plus élevée que celle des collisions.

L'inattention / la distraction occasionne la plupart des dommages corporels graves, suivie des refus de priorité. La létalité des accidents dus à l'alcool ou à la vitesse est toutefois plus de deux fois plus élevée que celle des accidents causés par l'inattention / la distraction ou un refus de priorité.

	2023		
	Tué-es	Blessé-es graves	Total
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	75	719	794
Moto	50	1 160	1 210
Vélo électrique	16	595	611
Vélo classique	26	733	759
À pied (y c. EAV)	46	522	568
Autres	23	367	390
Âge			
0-6	3	32	35
7-14	6	130	136
15-17	10	233	243
18-24	25	478	503
25-44	41	1 018	1 059
45-64	64	1 331	1 395
65-74	29	461	490
75+	58	413	471
Sexe			
Homme	175	2 738	2 913
Femme	61	1 358	1 419
Région linguistique			
Suisse alémanique	150	2 580	2 730
Suisse romande	78	1 320	1 398
Tessin	8	196	204
Type d'occupant-e			
Conducteur-riche	168	3 288	3 456
Passager-ère	22	286	204
Lieu			
En localité	90	2 484	2 574
Hors localité	126	1 410	1 536
Sur autoroute	20	202	222
Type d'accident			
Impliquant un-e piéton-ne	37	513	550
Perte de maîtrise	120	1 866	1 986
Collision frontale	22	290	312
Dépassement ou changement de voie de circulation	19	210	229
Tamponnement	13	313	326
En quittant une route, en s'engageant sur une route	14	633	647
En traversant une route	9	169	178
Autres	2	102	104
Conditions de lumière			
De jour	144	3 040	3 184
À l'aube, au crépuscule	15	284	299
De nuit	76	769	845
Conditions météorologiques			
Pas de précipitations	196	3 614	3 810
Pluie, grêle, chutes de neige	29	461	490
Jour de la semaine			
Du lundi au vendredi	169	2 930	3 099
Week-end	67	1 166	1 233
Cause			
Inattention, distraction	67	1 294	1 361
Refus de priorité	43	936	979
Vitesse	67	823	890
Alcool	31	506	537
Utilisation inadéquate du véhicule	18	336	354
Stupéfiants, médicaments	12	166	178
Total	236	4 096	4 332

	Différence par rapport à 2022				Moyenne 2019-2023		Évolution moyenne 2013-2023 ¹			
	Tué-es		Blessé-es graves		Tués	Blessé-es graves	Tué-es		Blessé-es graves	
	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%			Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
Moyen de locomotion										
Voiture de tourisme	-12	-13.8	-49	-6.4	73	708	-2	-2.1	-34	-3.1
Moto	4	8.7	97	9.1	45	1 056	-1	-1.8	-7	-0.7
Vélo électrique	-7	-30.4	35	6.3	16	512	1	35.7	54	47.4
Vélo classique	7	36.8	-36	-4.7	22	811	-0.1	-0.4	-6	-0.8
À pied (y c. EAV)	6	15.0	25	5.0	40	507	-2	-2.9	-20	-2.8
Autres	-3	-11.5	22	6.4	22	298	1	2.9	13	6.0
Âge										
0-6	-2	-40.0	-12	-27.3	3	39	-0.3	-4.2	-1	-2.4
7-14	3	100.0	22	20.4	3	127	-0.1	-3.4	-4	-2.1
15-17	6	150.0	14	6.4	5	181	0.4	19.5	4	2.0
18-24	-5	-16.7	49	11.4	22	421	-1	-3.8	-5	-0.9
25-44	-7	-14.6	16	1.6	43	1 000	-1	-1.8	-12	-1.1
45-64	4	6.7	19	1.4	56	1 291	-1	-1.3	3	0.2
65-74	-1	-3.3	11	2.4	30	434	-0.3	-0.8	8	2.1
75+	-3	-4.9	-25	-5.7	58	399	0.1	0.2	7	1.9
Sexe										
Homme	-6	-3.3	41	1.5	166	2 609	-2	-0.8	5	0.2
Femme	1	1.7	53	4.1	53	1 283	-2	-2.1	-5	-0.4
Région linguistique										
Suisse alémanique	-8	-5.1	-18	-0.7	140	2 555	-3	-2.0	8	0.3
Suisse romande	5	6.8	109	9.0	67	1 151	0.3	0.4	-2	-0.1
Tessin	-2	-20.0	3	1.6	11	187	-0.1	-0.8	-6	-2.6
Type d'occupant-e										
Conducteur-riche	-3	-1.8	91	2.8	158	3 110	-0.3	-0.2	29	1.0
Passager-ère	-8	-26.7	-22	-7.1	21	276	-1	-2.9	-9	-2.4
Lieu										
En localité	3	3.4	85	3.5	86	2 383	-2	-1.9	-8	-0.3
Hors localité	-7	-5.3	-18	-1.3	113	1 335	-1	-0.8	12	0.9
Sur autoroute	-1	-4.8	27	15.4	20	175	0	0.0	-5	-2.0
Type d'accident										
Impliquant un-e piéton-ne	-1	-2.6	51	11.0	37	485	-2	-3.4	-20	-2.9
Perte de maîtrise	-4	-3.2	-22	-1.2	110	1 803	1	1.3	42	2.7
Collision frontale	-4	-15.4	50	20.8	20	231	-0.4	-1.9	-0.4	-0.1
Dépassement ou changement de voie de circulation	10	111.1	21	11.1	11	176	-1	-3.0	0.1	0.0
Tamponnement	-1	-7.1	-15	-4.6	11	307	0.1	0.8	-2	-0.6
En quittant une route, en s'engageant sur une route	-5	-26.3	13	2.1	17	622	-1	-3.6	-18	-2.3
En traversant une route	3	50.0	-10	-5.6	6	164	-0.3	-2.4	-1	-0.6
Autres	-3	-60.0	6	6.3	4	105	-1	-6.3	-1	-0.7
Conditions de lumière										
De jour	-21	-12.7	103	3.5	149	2 842	-2	-1.1	6	0.2
À l'aube, au crépuscule	-4	-21.1	10	3.6	13	313	0.1	0.4	7	2.5
De nuit	21	38.2	-22	-2.8	55	736	-1	-1.7	-13	-1.4
Conditions météorologiques										
Pas de précipitations	-23	-10.5	-18	-0.5	189	3 493	-3	-1.2	4	0.1
Pluie, grêle, chutes de neige	13	81.3	119	34.8	21	375	-1	-2.6	-6	-1.3
Jour de la semaine										
Du lundi au vendredi	-3	-1.7	54	1.9	154	2 768	-2	-1.2	-11	-0.3
Week-end	-2	-2.9	40	3.6	65	1 124	-1	-1.1	10	1.0
Cause										
Inattention, distraction	-3	-4.3	44	3.5	56	1 185	0.2	0.4	20	1.8
Refus de priorité	14	48.3	7	0.8	38	937	-1	-2.2	-24	-2.0
Vitesse	-3	-4.3	83	11.2	59	744	-1	-1.0	-3	-0.4
Alcool	-6	-16.2	-4	-0.8	28	471	-1	-2.5	2	0.4
Utilisation inadéquate du véhicule	-2	-10.0	-19	-5.4	16	349	-1	-3.6	-8	-2.1
Stupéfiants, médicaments	-6	-33.3	-14	-7.8	14	146	-1	-2.7	5	3.8
Total	-5	-2.1	94	2.3	218	3 893	-3	-1.2	-0.2	0.0

¹ Variation annuelle moyenne calculée par régression linéaire

Évolution

La sécurité routière en Suisse a connu une évolution réjouissante au cours des cinquante dernières années. Alors qu'en 1971, le nombre hebdomadaire moyen de victimes d'accidents mortels s'élevait à 34, il est aujourd'hui de quatre à cinq, soit presque huit fois moins important. En 2023, on a recensé 1537 tué-es de moins qu'en 1971. Si le nombre de tué-es s'était maintenu au niveau du début des années 1970, la route aurait tué quelque 56 000 personnes de plus jusqu'en 2023.

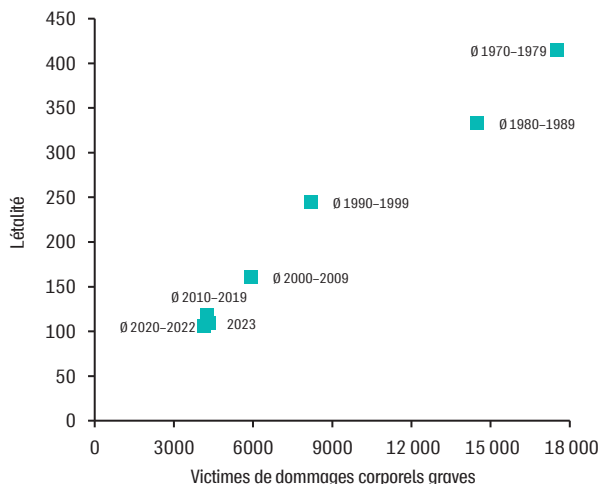
Le nombre de blessé-es graves a aussi évolué très favorablement sur cette même période, baissant de 78 %. En 2023, on a ainsi dénombré 15 000 blessé-es graves de moins qu'en 1971. Si le niveau de 1971 s'était maintenu, 530 000 personnes de plus auraient été grièvement blessées depuis, ce qui correspond à la population des villes de Zurich et de Winterthur réunies.

Cette évolution positive s'explique non seulement par la diminution du nombre d'accidents au fil du temps, mais également par leurs conséquences moins lourdes. Alors que dans les années 1970, on comptait encore plus de 400 tué-es pour 10 000 blessé-es, on en dénombre aujourd'hui une centaine.

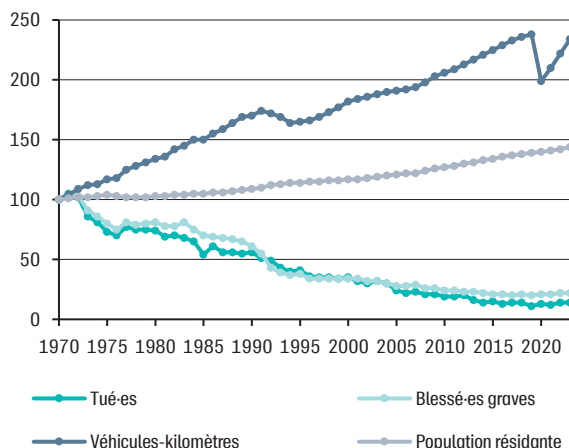
L'amélioration de la sécurité routière est d'autant plus remarquable que tant la population que les prestations kilométriques ont fortement augmenté durant cette même période. La population a crû de plus de 40 % et les prestations kilométriques ont plus que doublé.

Cependant, tou·tes les usager·ères de la route n'ont pas profité de la même manière de l'amélioration de la sécurité routière. Les motocyclistes ont, par véhicule-kilomètre, un fort surrisque d'accident grave par rapport aux occupant·es de voitures de tourisme. Cet écart s'est nettement creusé depuis 1971: au début des années 1970, le risque d'accident grave par kilomètre parcouru était 14 fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les occupant·es de voiture de tourisme, contre près de 50 fois aujourd'hui.

Victimes de dommages corporels graves et létalité pour différentes périodes, 1970-2023

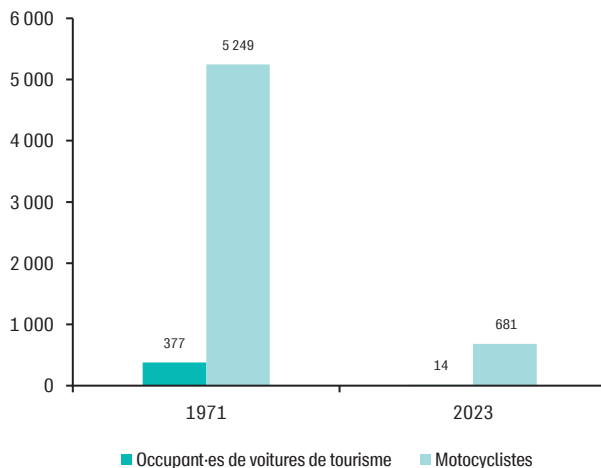


Évolution indexée du nombre de blessé-es graves et de tué-es dans les accidents de la route, de la population résidente et des prestations kilométriques du trafic motorisé, 1970-2023



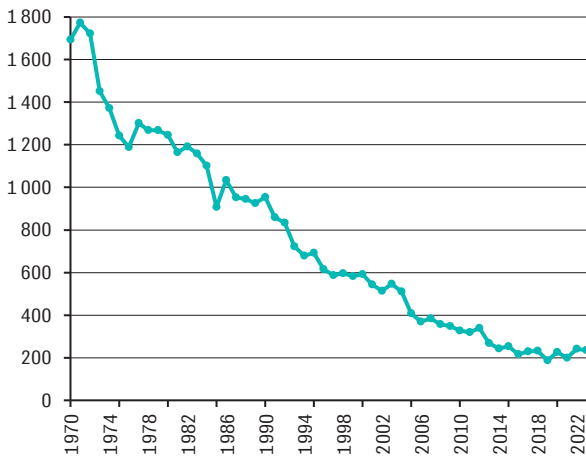
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP, PV-L, TP

Nombre de victimes de dommages corporels graves parmi les occupant·es de voitures de tourisme et les motocyclistes par milliard de véhicules-kilomètres, 1971/2023



Source: OFROU: SVU; OFS: PV-L, TP

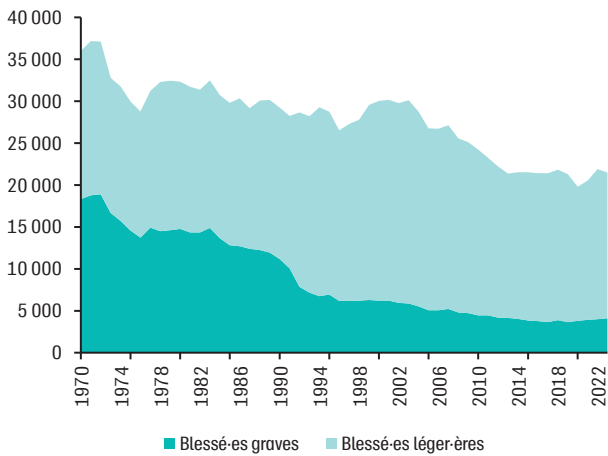
Évolution du nombre de tué-es dans les accidents de la route, 1970-2023



Tué-es dans les accidents de la route selon leur moyen de locomotion, 1971/2023

Moyen de locomotion	1971	2023	Variation en %
Voiture de tourisme	668	75	-89
Moto	191	50	-74
Vélo électrique	...	16	...
Vélo classique	119	26	-78
À pied (y c. EAV)	537	46	-91
Autres	258	23	-91
Total	1 773	236	-87

Évolution du nombre de blessé-es léger-ères et de blessé-es graves dans les accidents de la route, 1970-2023



Blessé-es léger-ères et blessé-es graves dans les accidents de la route, 1971/2023

Blessé-es	1971	2023	Variation en %
Blessé-es léger-ères	18 392	17 404	-5
Blessé-es graves	18 785	4 096	-78
Total	37 177	21 500	-42

Évolution de la létalité pour les accidents de la route, 1970-2023



Létalité pour les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2023

Moyen de locomotion	1971	2023	Variation en %
Voiture de tourisme	351	93	-74
Moto	467	128	-73
Vélo électrique	...	77	...
Vélo classique	508	86	-83
À pied (y c. EAV)	792	199	-75
Autres	843	99	-88
Total	455	109	-76

Moyen de locomotion

En 2023, un nombre de victimes de dommages corporels graves à peu près aussi élevé que dix ans auparavant a été recensé sur les routes suisses. Cette évolution défavorable s'explique en premier lieu par la forte augmentation du nombre d'usager-ères de vélo électrique victimes de dommages corporels graves. Un constat similaire est valable pour la catégorie des autres moyens de locomotion, à laquelle appartiennent notamment les trottinettes électriques. Chez les occupant-es de voitures de tourisme et les piéton-nes, on constate en revanche une évolution favorable: le nombre de victimes de dommages corporels graves a reculé respectivement d'un tiers et d'un quart.

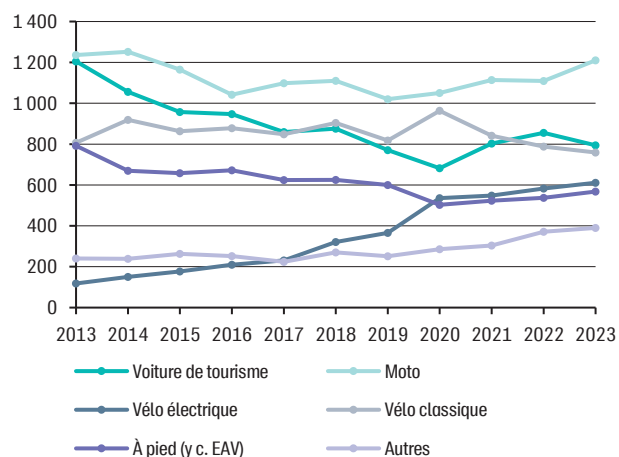
Les motocyclistes sont les premières victimes des accidents graves. Quant aux accidents mortels, ils frappent le plus souvent des occupant-es de voitures de tourisme. Chez les motocyclistes, cela est avant tout imputable à leur fort risque d'accident (nombre d'accidents rapporté à l'exposition, à savoir aux kilomètres parcourus et surtout au temps de déplacement). Pour ce qui est des occupant-es de voitures de tourisme, cela s'explique principalement par le fait que la voiture de tourisme est le moyen de locomotion le plus sûr au regard des prestations kilométriques. Les piéton-nes présentent le plus grand risque de décéder en cas d'accident occasionnant des blessures.

Pour presque tous les moyens de locomotion, en chiffres absolus, la plupart des dommages corporels graves frappent les 25-64 ans. Chez les piéton-nes, les personnes de 65 ans et plus sont également fortement touchées, tout comme les enfants et les adolescent-es de moins de 18 ans.

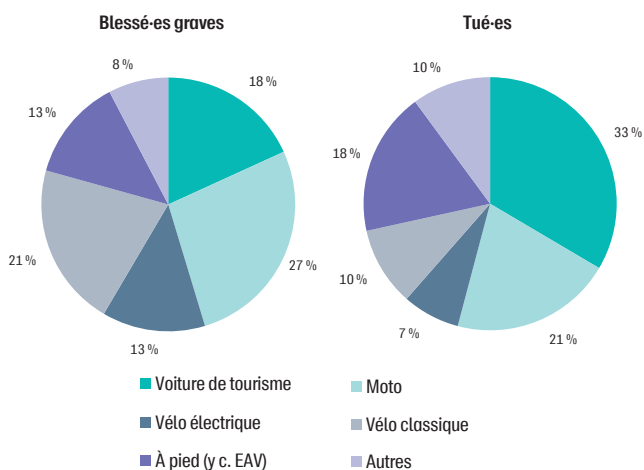
La plupart des accidents graves des piéton-nes ou des cyclistes (motorisé-es ou non) surviennent en localité. Chez les piéton-nes, ce sont même 90 % des accidents, alors que la plupart des accidents graves de voitures de tourisme se produisent hors localité.

Dans deux cas sur cinq, les accidents graves provoqués par une conducteur-riche de voiture de tourisme sont principalement dus à un refus de priorité. Chez les motocyclistes, la vitesse excessive et l'inattention / la distraction sont les causes principales les plus fréquentes.

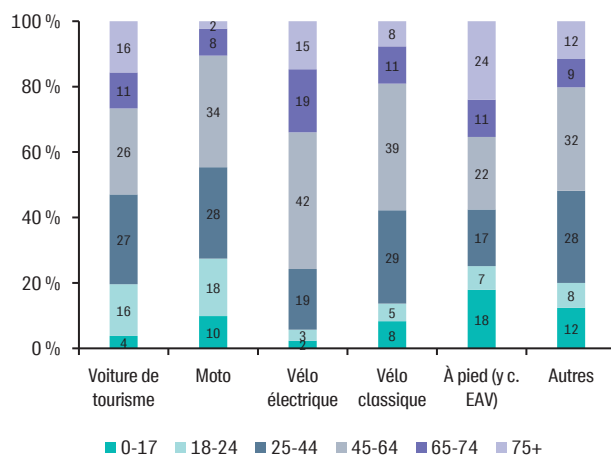
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, 2013-2023



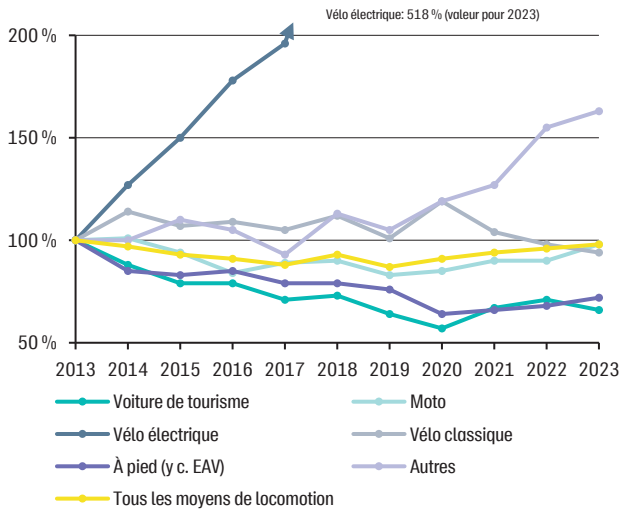
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque moyen de locomotion, des victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



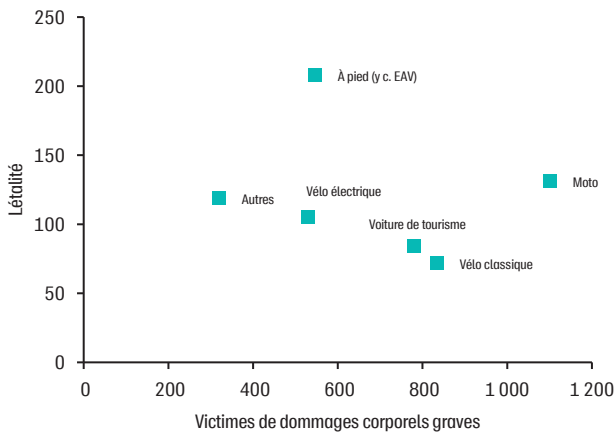
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, 2013-2023



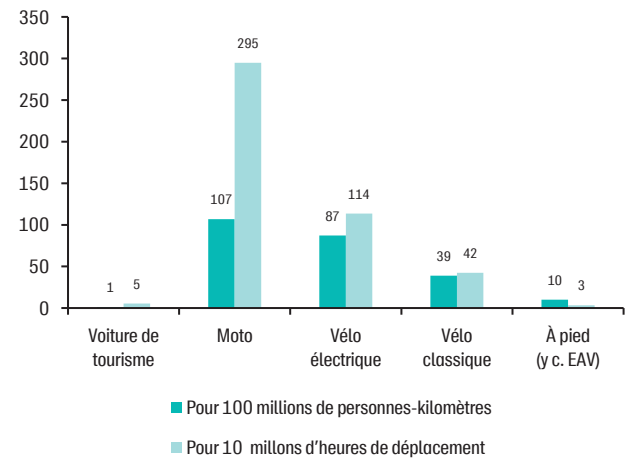
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	719	708	75	73	84
Moto	1 160	1 056	50	45	131
Vélo électrique	595	512	16	16	105
Vélo classique	733	811	26	22	72
À pied (y c. EAV)	522	507	46	40	208
Autres	367	298	23	22	119
Total	4 096	3 893	236	218	107

Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion

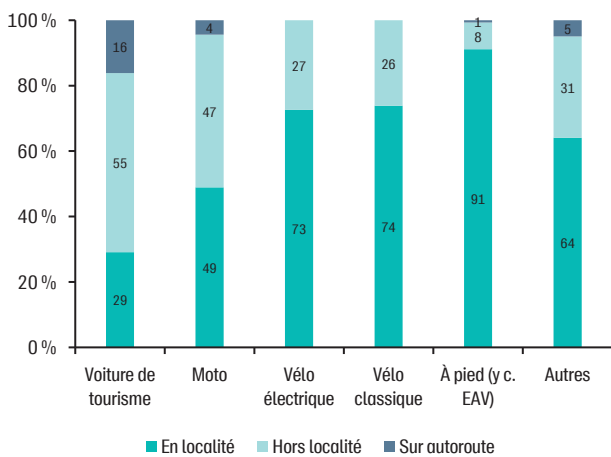


Victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres et 10 millions d'heures de déplacement, selon le moyen de locomotion, 2022

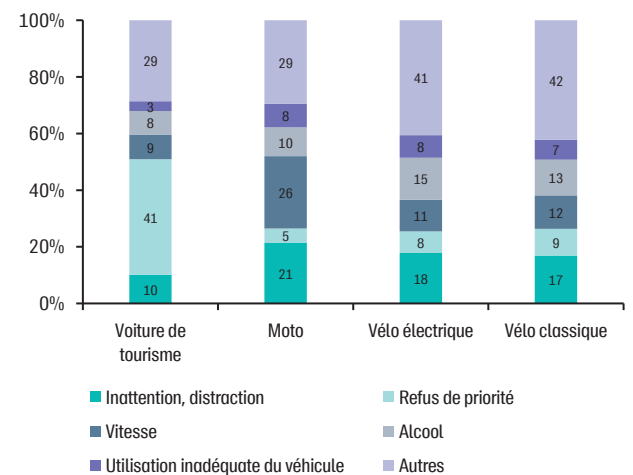


Source: ARE/OFS: MRMT; OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Répartition, pour chaque moyen de locomotion, des victimes de dommages corporels graves selon le lieu de l'accident, Ø 2019-2023



Répartition, pour différents groupes d'usager-ères principalement responsables d'accidents graves, de ces accidents selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Sexe

Au cours de la dernière décennie, on observe, tant pour les hommes que pour les femmes, une baisse des accidents graves jusque vers 2019, suivie d'une hausse continue. En 2023, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées est à nouveau au même niveau qu'en 2013 chez les hommes mais a diminué de 5 % chez les femmes.

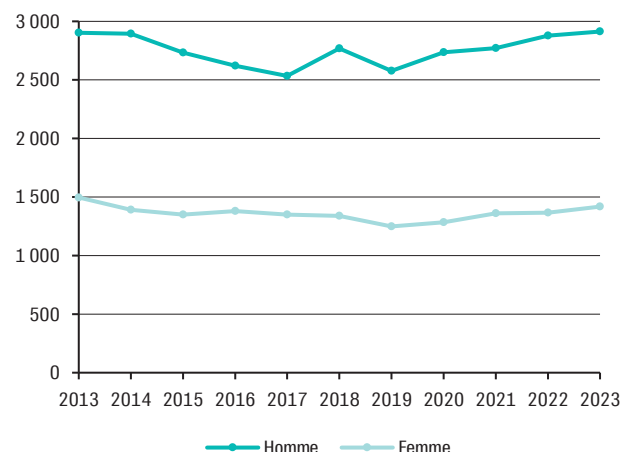
Les hommes sont nettement plus nombreux que les femmes à subir des dommages corporels graves dans le trafic routier. Ils représentent les deux tiers des blessé-es graves et même les trois quarts des tué-es.

Les moyens de déplacement utilisés lors des accidents graves varient considérablement selon le sexe et le lieu. Au cours des cinq dernières années, les hommes victimes d'accidents graves en localité étaient principalement à moto (28 %) et à vélo classique (27 %). Hors localité, ils étaient avant tout à moto (42 %) et, sur autoroute, principalement en voiture (55 %). Quant aux femmes, elles ont subi le plus d'accidents graves en localité lorsqu'elles se déplaçaient à pied. Pour les accidents graves sur les routes hors localité et sur autoroute, elles se trouvaient majoritairement en voiture.

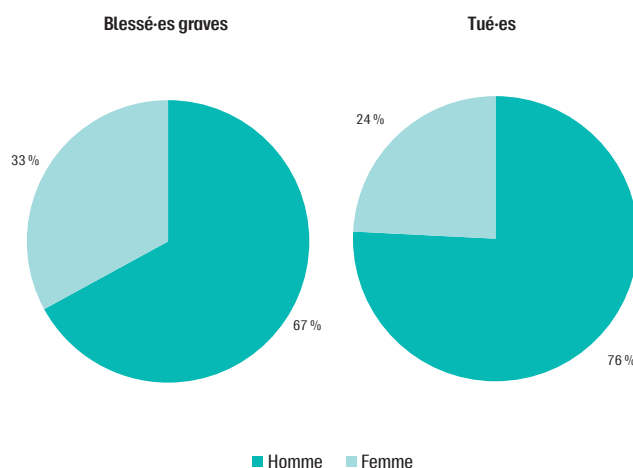
En 2023, les personnes grièvement blessées ou tuées sur les routes suisses étaient pour la plupart conductrices d'un véhicule. Chez les hommes, cette proportion était de 88 %, tandis que 8 % étaient à pied et 4 % des passagers. Chez les femmes, ces parts étaient respectivement de 63 %, 23 % et 13 %. Au cours de la dernière décennie, la proportion de personnes grièvement blessées ou tuées alors qu'elles conduisaient un véhicule a augmenté aussi bien chez les hommes (de 82 % à 88 %) que chez les femmes (de 54 % à 63 %).

Les accidents graves causés par des femmes sont dus le plus souvent à un refus de priorité. Chez les femmes, ce facteur est à l'origine de trois fois plus d'accidents que la vitesse et de cinq fois plus que l'alcool. Chez les hommes, le refus de priorité constitue également la cause la plus fréquente des accidents graves, mais elle se distingue moins des autres causes telles que l'inattention / la distraction, la vitesse et l'alcool.

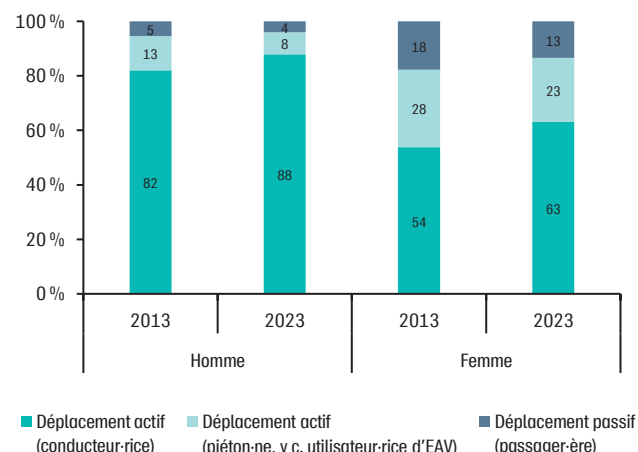
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur sexe, 2013-2023



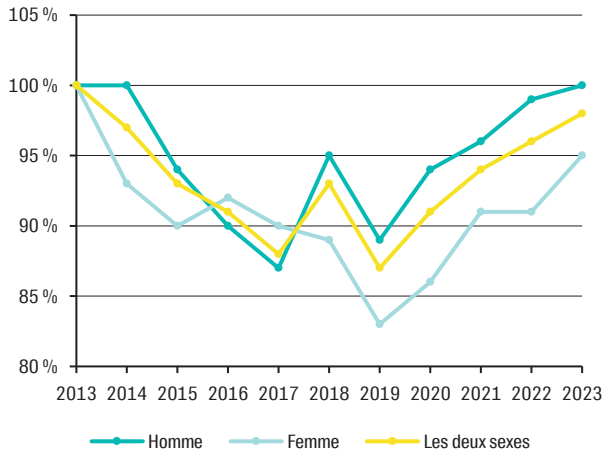
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon leur sexe, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque sexe, des dommages corporels graves selon la nature du déplacement, 2013 et 2023



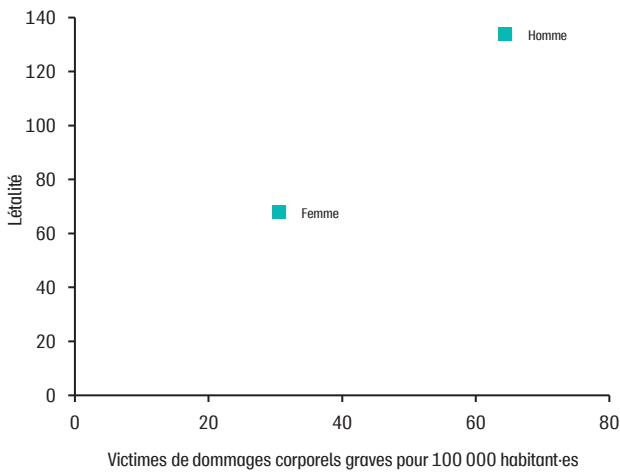
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur sexe, 2013-2023



Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le sexe

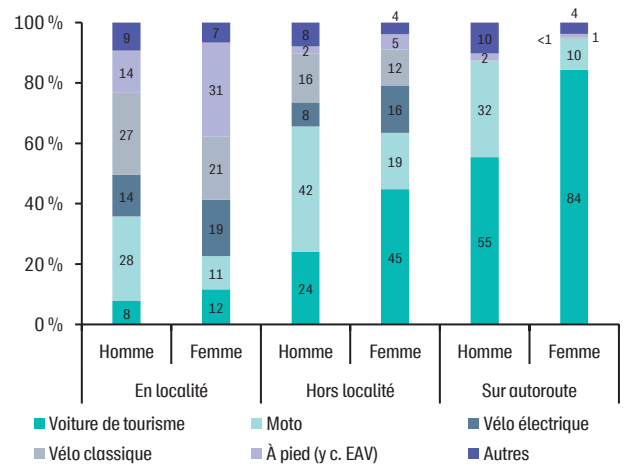
Sexe	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Homme	2 738	2 609	175	166	134
Femme	1 358	1 283	61	53	68
Total	4 096	3 892	236	218	107

Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le sexe

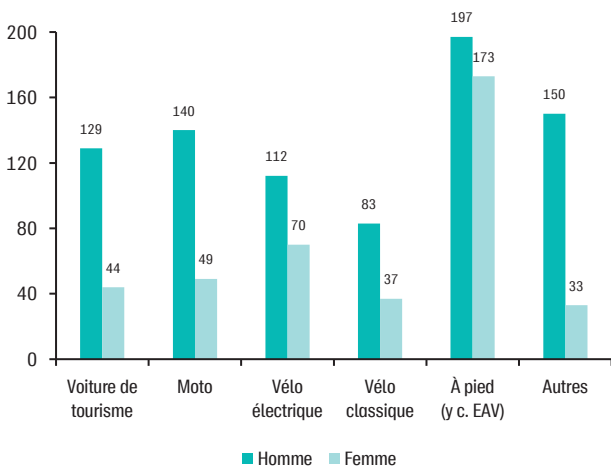


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

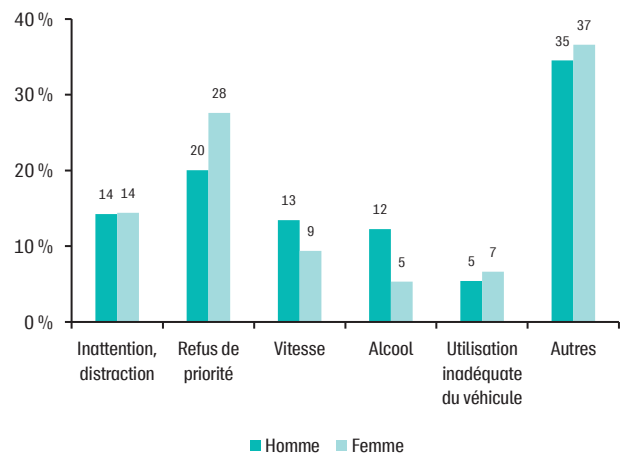
Répartition, pour chaque combinaison sexe-lieu de l'accident, des victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Létalité selon le sexe et le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des accidents graves provoqués respectivement par des hommes et par des femmes selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Âge

Pour les dix dernières années, on constate une baisse du nombre de dommages corporels graves chez les usager-ères de la route de moins de 15 ans et les 18-44 ans. Alors que le chiffre est resté quasiment stable chez les 45-64 ans, il a augmenté chez les personnes de 65 ans et plus. Chez les 15-17 ans, une évolution défavorable a été observée ces dernières années. Celle-ci s'explique par une modification de la loi intervenue en janvier 2021, selon laquelle les jeunes entre 15 et 17 ans sont autorisé-es à conduire des deux-roues motorisés atteignant une vitesse maximale de 45 km/h, et les jeunes à partir de 16 ans des motos jusqu'à 125 cm³. Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents graves pour cette tranche d'âge a progressé de près de 30 %. Depuis 2021, le nombre d'accidents graves de moto touchant les moins de 18 ans a même triplé par rapport à l'année précédant l'entrée en vigueur de la modification législative.

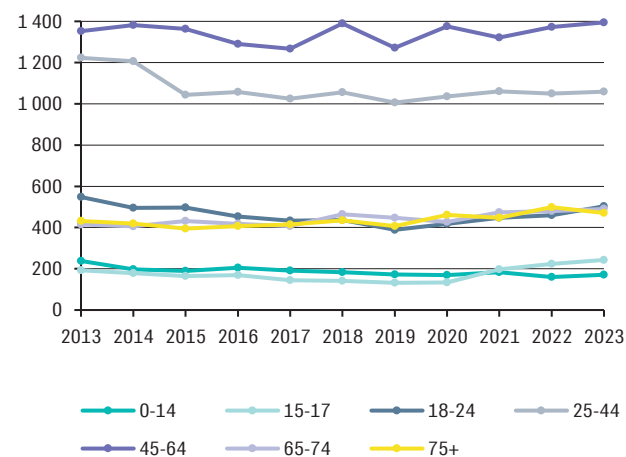
Le risque de subir des blessures fatales augmente avec l'âge. Les accidents de la circulation sont particulièrement lourds de conséquences pour les usager-ères de la route de 65 ans et plus. Ainsi, la létalité est deux fois plus élevée chez les 65-74 ans et quatre fois plus élevée chez les 75 ans et plus que chez les 45-64 ans.

Les différentes tranches d'âge encourent un risque d'accident grave qui varie selon le moyen de locomotion. Les enfants jusqu'à 11 ans environ et les personnes de 80 ans et plus subissent le plus d'accidents graves lorsqu'ils ou elles se déplacent à pied. Chez les cyclistes non motorisé-es, le risque est accru pour les 30-80 ans, tandis que les accidents de moto prédominent chez les 16-65 ans.

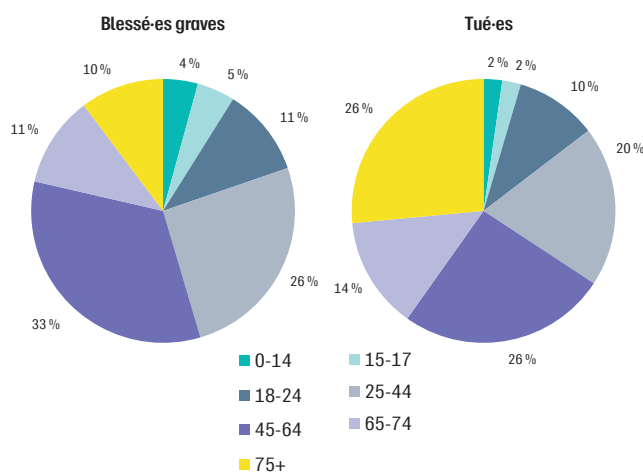
La proportion des personnes de moins de 25 ans et de celles de 75 ans et plus qui subissent des dommages corporels graves lorsqu'elles sont passagères d'un véhicule est presque deux fois plus grande que lorsqu'elles prennent part activement à la circulation routière.

Les jeunes adultes de 18 à 24 ans sont le plus souvent impliqué-es dans des pertes de maîtrise. Dans cette tranche d'âge, la cause principale des accidents graves est une vitesse excessive ou inadaptée. Chez les enfants et les jeunes jusqu'à 17 ans de même que chez les usager-ères de la route de 75 ans et plus, les refus de priorité ont prédominé ces dernières années.

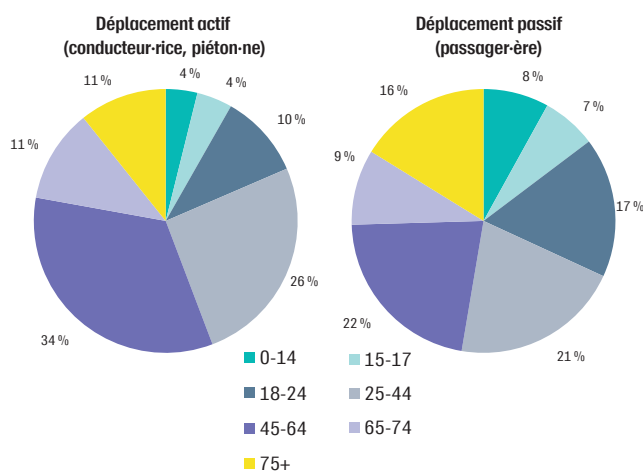
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023,



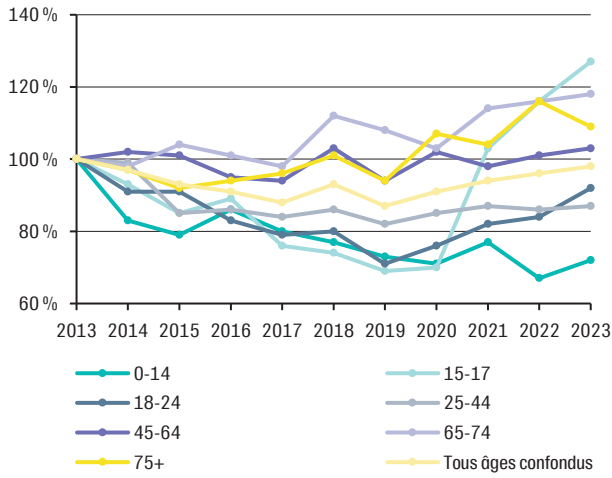
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Répartition des personnes ayant subi des dommages corporels graves lors d'un déplacement actif respectivement passif selon l'âge, Ø 2019-2023



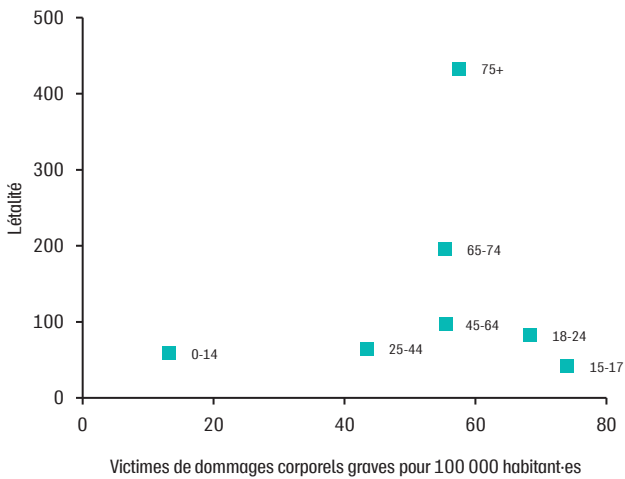
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

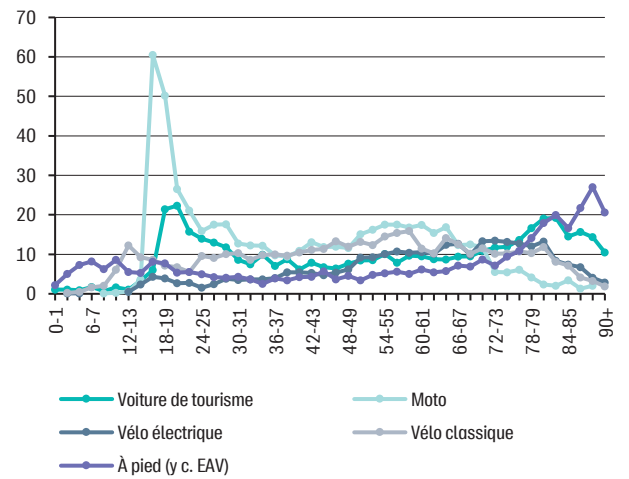
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
0-14	162	166	9	5	59
15-17	233	181	10	5	42
18-24	478	421	25	22	83
25-44	1 018	1 000	41	43	65
45-64	1 331	1 291	64	56	97
65-74	461	434	29	30	196
75+	413	399	58	58	433
Total	4 096	3 893	236	218	107

Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge



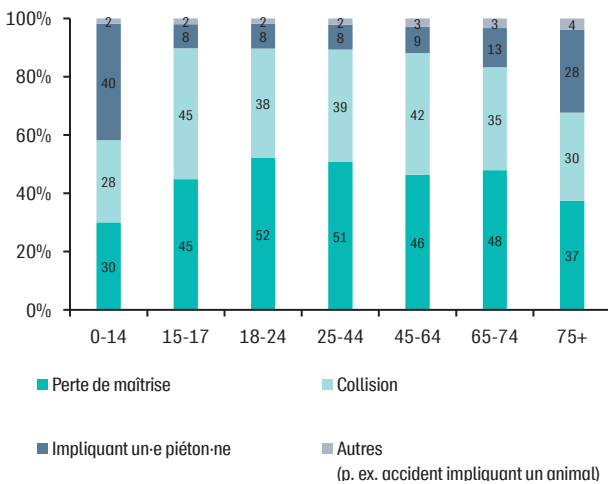
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es selon leur moyen de locomotion et leur âge, Ø 2019-2023

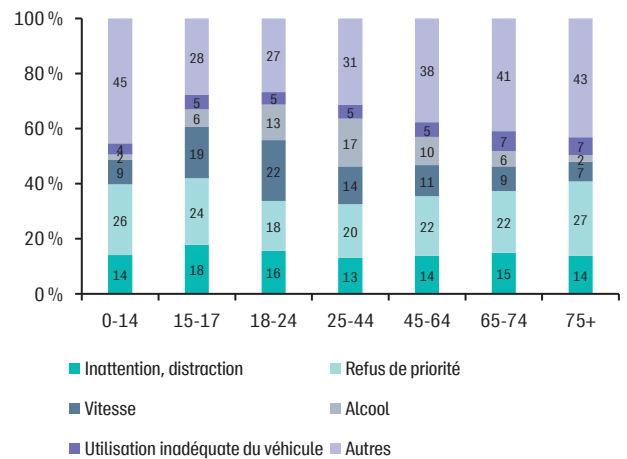


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Répartition, pour chaque tranche d'âge, des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des victimes de dommages corporels graves selon la cause de l'accident, Ø 2019-2023



Région

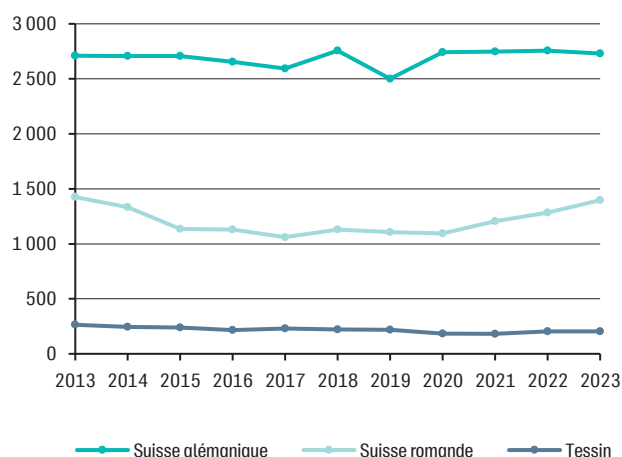
Entre 2013 et 2023, le nombre de personnes ayant subi un accident grave a diminué au Tessin, mais pas dans les deux autres régions. Par rapport à la taille de la population, le nombre de victimes de dommages corporels graves est plus élevé au Tessin et en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. En outre, ces deux régions latines présentent une létalité (nombre de personnes tuées pour 10 000 victimes de dommages corporels) supérieure à celle de la Suisse alémanique.

On observe des disparités, selon la région linguistique et le lieu, dans le moyen de déplacement utilisé le plus souvent lors des accidents graves survenus au cours des cinq dernières années. En localité, il s'agit du vélo (28 %) pour la Suisse alémanique et de la moto pour la Suisse romande (30 %) et pour le Tessin (42 %). En Suisse alémanique, 66 % des accidents graves en localité se sont produits alors que les personnes étaient à pied, à vélo classique ou à vélo électrique. Les parts correspondantes dans les deux autres régions sont de 53 % en Suisse romande et de 37 % au Tessin. Hors localité, la moto est le moyen de locomotion le plus souvent impliqué dans les accidents graves pour les trois régions, suivie par la voiture.

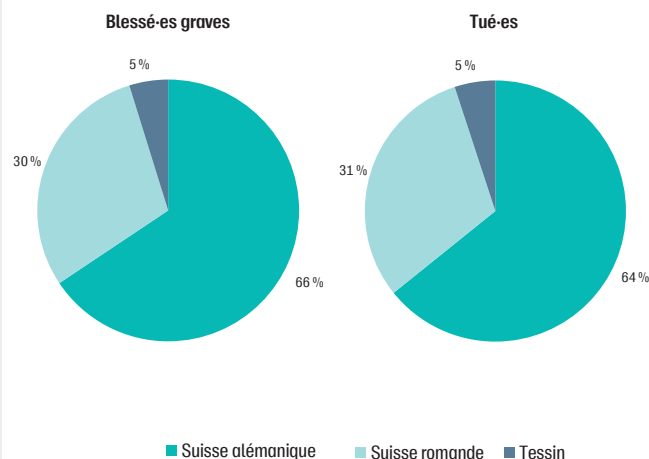
Ces cinq dernières années, la part des accidents graves survenant en localité était nettement plus élevée au Tessin (65 %) qu'en Suisse romande (56 %) et un peu plus élevée qu'en Suisse alémanique (61 %).

Les accidents graves liés à la vitesse sont nettement plus répandus en Suisse romande et en Suisse alémanique qu'au Tessin. En dix ans, cette cause d'accidents a toutefois connu une baisse dans les deux premières régions et une hausse au Tessin. Entre 2013 et 2023, le nombre d'accidents graves liés à l'alcool a nettement augmenté au Tessin (+4 points de pourcentage). Il a légèrement augmenté en Suisse alémanique et légèrement diminué en Suisse romande. En 2023, c'est ainsi au Tessin que les accidents graves liés à l'alcool étaient les plus fréquents (19 % contre 14 % en Suisse romande et 11 % en Suisse alémanique).

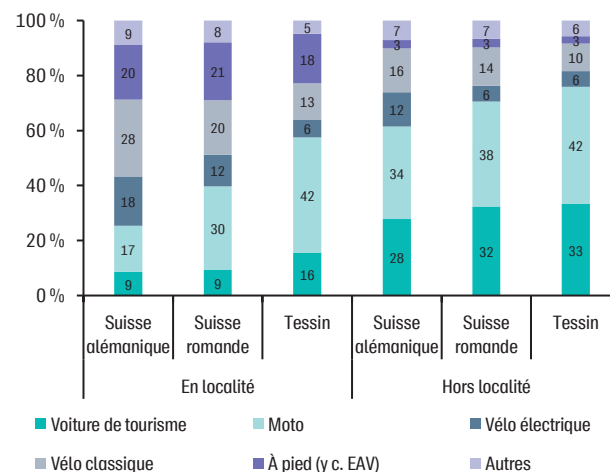
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la région linguistique, 2013-2023



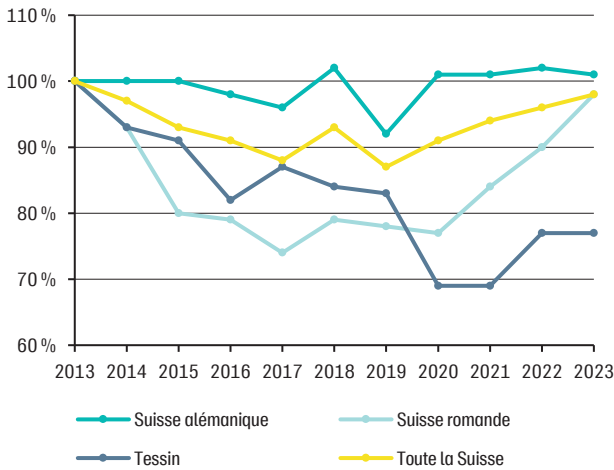
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon la région linguistique, Ø 2019-2023



Répartition, pour différentes combinaisons région-lieu de l'accident, du nombre de victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, Ø 2019-2023



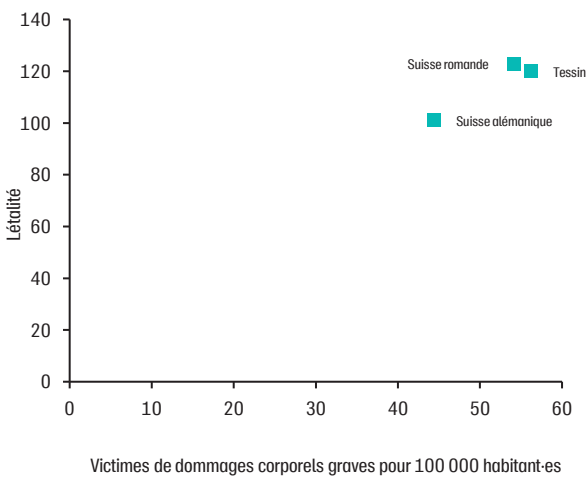
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la région linguistique, 2013-2023



Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon la région linguistique

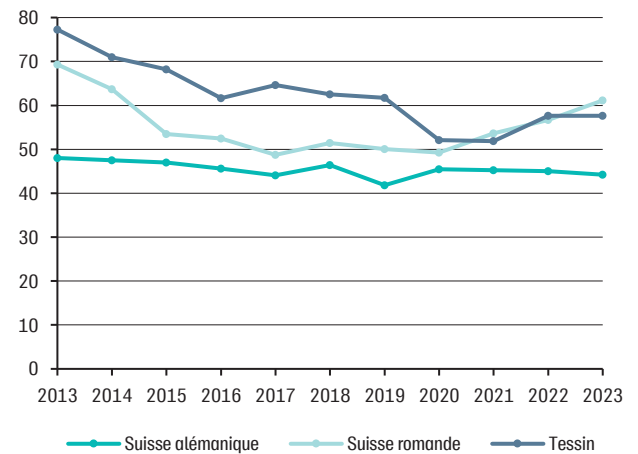
Région linguistique	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité (Ø 2013-2023)
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Suisse alémanique	2 580	2 555	150	140	101
Suisse romande	1 320	1 151	78	67	123
Tessin	196	187	8	11	120
Total	4 096	3 893	236	218	107

Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon la région linguistique



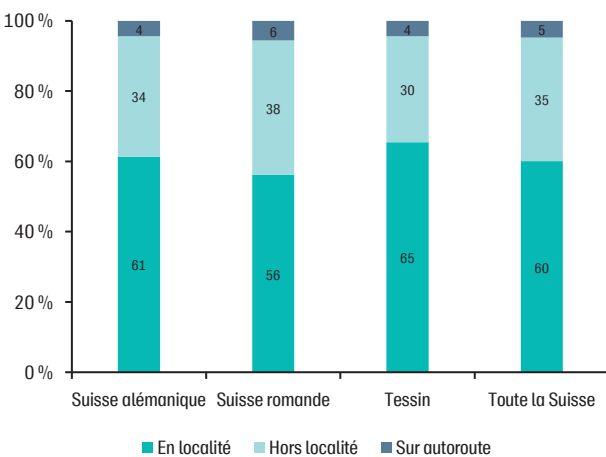
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es selon la région linguistique, Ø 2013-2023

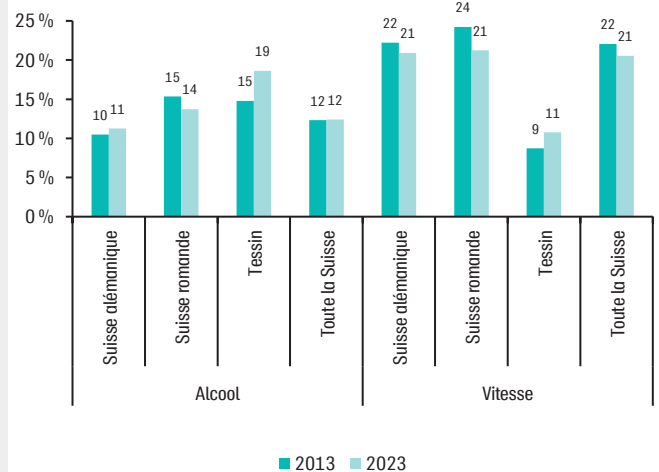


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Répartition, pour chaque région linguistique, des victimes de dommages corporels graves selon le lieu de l'accident, Ø 2019-2023



Proportion, dans chaque région linguistique, des victimes de dommages corporels graves subis dans les accidents dus respectivement à l'alcool et à la vitesse, 2013/2023



Lieu

En Suisse, la plupart des accidents de la route à l'origine de blessé-es graves ont lieu en localité (61 %). Les accidents mortels, quant à eux, se produisent plus souvent hors localité (52 %). La létalité hors localité est presque trois fois plus élevée qu'en localité et plus de deux fois plus élevée que sur autoroute.

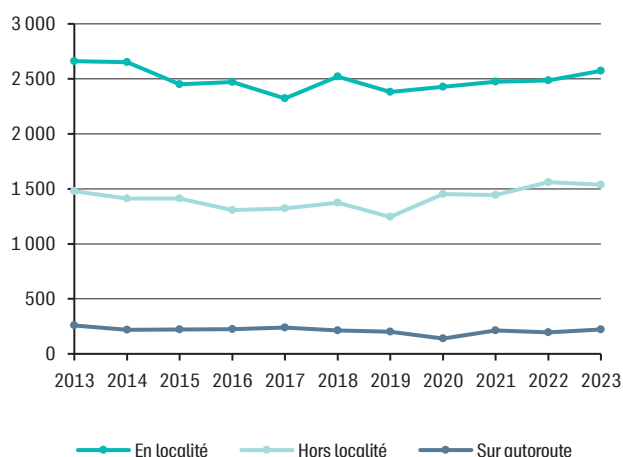
Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents causant des dommages corporels graves a nettement diminué sur autoroute (-14 %). En revanche, après un recul au cours de la première moitié de la dernière décennie, le nombre d'accidents graves en localité et hors localité a de nouveau augmenté, en particulier durant les cinq dernières années. En localité, il se situe environ au niveau d'il y a dix ans et hors localité, même aude-

dessus. Que ce soit en localité, hors localité ou sur autoroute, le type d'accident le plus fréquent est la perte de maîtrise. Hors localité (54 %) et sur autoroute (46 %), environ la moitié des dommages corporels graves sont imputables à ce type d'accident; en localité, le chiffre atteint 42 %. Sur autoroute, les tamponnements sont également fréquents.

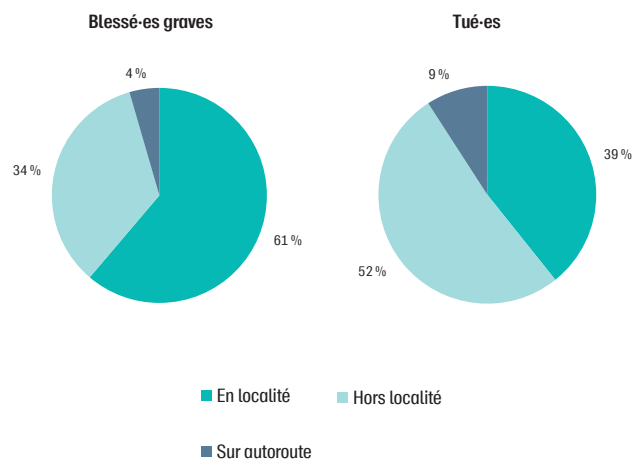
Le pourcentage d'accidents impliquant un vélo électrique ou classique est particulièrement élevé (41 %) en localité. Les piéton-nes et les motocyclistes représentent environ un cinquième des victimes de dommages corporels graves à l'intérieur des localités. Hors localité, ce sont les motocyclistes (35 %) et les automobilistes (30 %) qui sont les premières victimes d'accidents graves.

Les usager-ères de la route de toutes les tranches d'âge sont le plus souvent victimes d'accidents graves en localité. La part des personnes grièvement ou mortellement blessées hors localité est toutefois plus élevée chez les 15-24 ans que celle pour les autres tranches d'âge. Par rapport à leur part de la population, les 15-24 ans sont 1,5 à 2 fois plus souvent victimes d'accidents graves hors localité que les usager-ères de la route plus âgé-es.

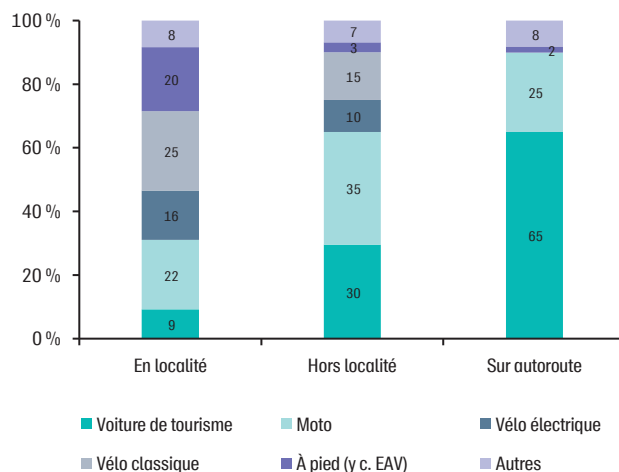
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le lieu, 2013-2023



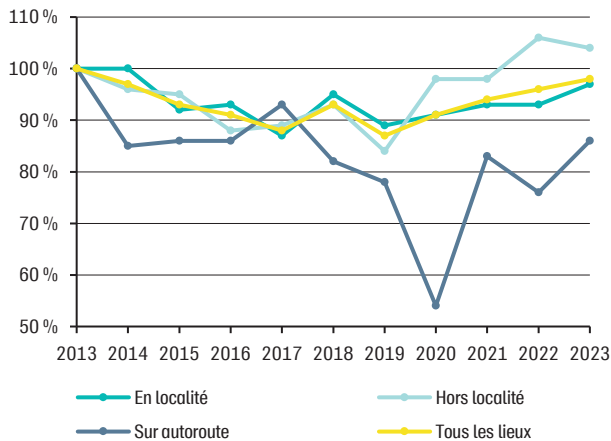
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le lieu, Ø 2019-2023



Répartition, pour les différents lieux, des victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, Ø 2019-2023



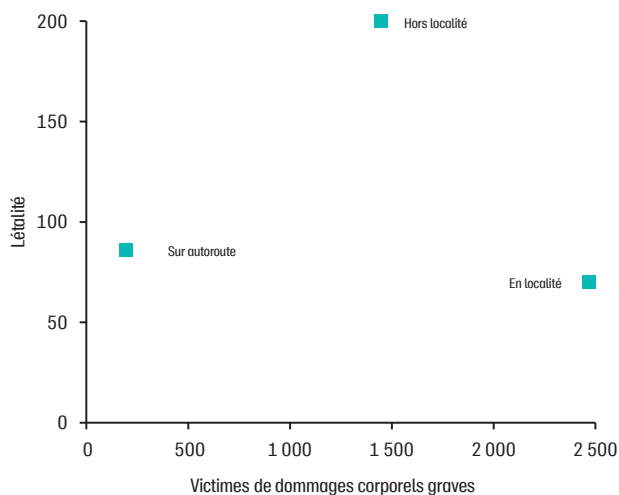
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le lieu, 2013-2023



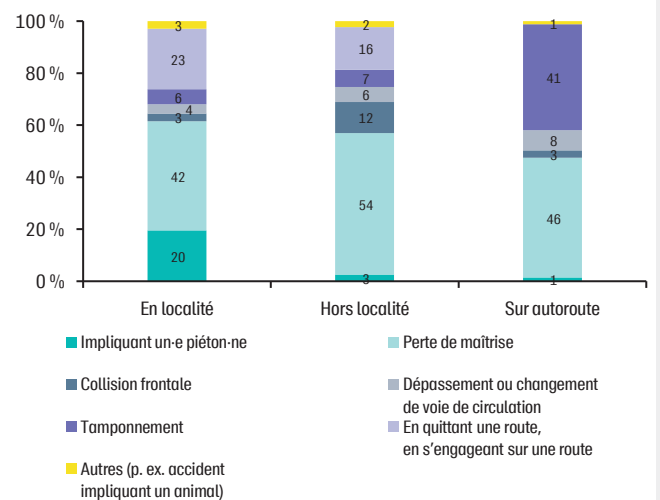
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le lieu

Lieu	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
En localité	2 484	2 383	90	86	70
Hors localité	1 410	1 335	126	113	200
Sur autoroute	202	175	20	20	86
Total	4 096	3 893	236	218	107

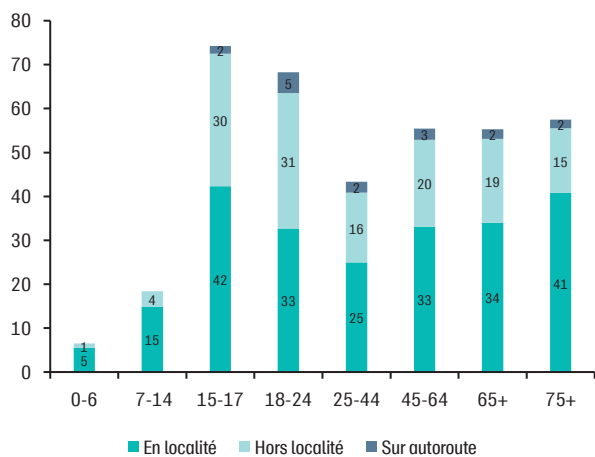
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le lieu



Répartition, pour les différents lieux, des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2019-2023

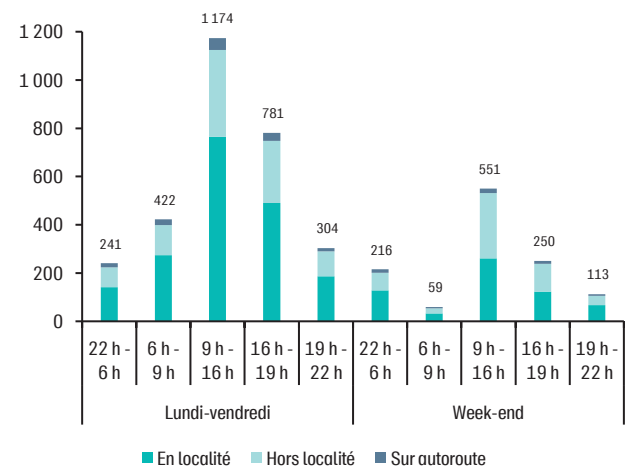


Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es selon le lieu et l'âge, Ø 2019-2023



Source: OFROU; SVU; OFS; STATPOP

Victimes de dommages corporels graves pour différentes combinaisons jour de la semaine-heure, selon le lieu de l'accident, Ø 2019-2023



Jour et heure

Sept accidents graves sur dix surviennent de jour, dont cinq en semaine et deux le week-end. Indépendamment du jour de la semaine, les accidents qui se produisent à l'aube, au crépuscule ou de nuit sont plus graves que ceux qui surviennent la journée. Les accidents les plus graves ont lieu les nuits de week-end: alors que le nombre de personnes qui décèdent sur 10 000 victimes d'accidents est d'environ 100 le jour en semaine, il est de 160 pour les nuits de week-end.

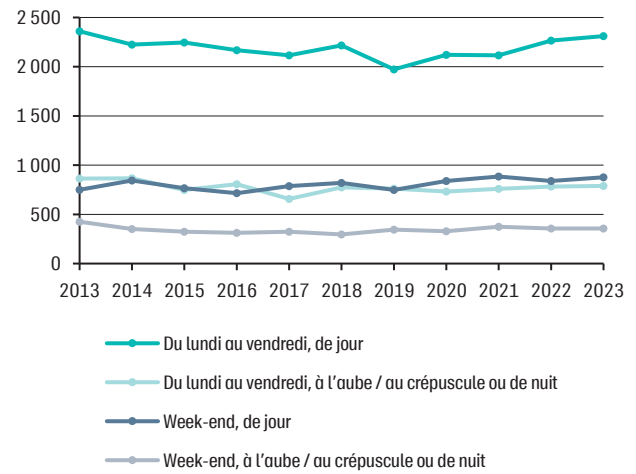
Les usager-ères de trottinettes électriques et les occupant-es de voitures de tourisme sont proportionnellement plus souvent victimes d'un accident grave à l'aube, au crépuscule ou la nuit. Près de la moitié des accidents graves de trottinette électrique et 40 % des accidents graves de voiture de tourisme surviennent à ce moment-là. La part correspondante est plus faible pour les autres groupes d'usager-ères de la route. Chez les motocyclistes et les cyclistes motorisé-es ou non, une personne sur quatre ou cinq victime de dommages corporels graves est accidentée à l'aube, au crépuscule ou la nuit.

La fréquence et la gravité accrues des accidents nocturnes sont vraisemblablement fortement liées aux causes de ceux-ci. Les accidents survenant entre 20 h et 6 h sont dus en majorité à l'alcool. Lorsque ce dernier est associé à la vitesse, qui est souvent inadaptée à la nuit, cela donne lieu à des accidents aux conséquences graves. Durant la journée, les causes principales les plus fréquentes des accidents graves sont l'inattention / la distraction et les refus de priorité.

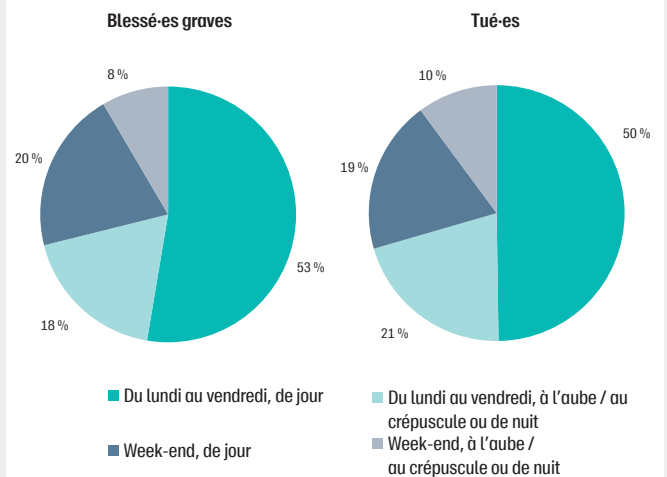
La répartition de l'accidentalité sur l'année reflète l'exposition des usager-ères de la route: les motocyclistes et les cyclistes sont victimes d'environ 70 % des dommages corporels graves durant les six mois de mai à septembre, alors que les accidents graves de piéton-nes sont plus fréquents en hiver qu'en été, probablement en raison d'une plus grande exposition dans l'obscurité.

La répartition des accidents selon l'heure de la journée dépend également fortement du volume de trafic: des pics sont observés tous les jours de la semaine. Du lundi au vendredi, il y en a un petit le matin entre 7 h et 8 h et un nettement plus important vers 17 h. Le week-end, le pic est atteint dans l'après-midi vers 15 h.

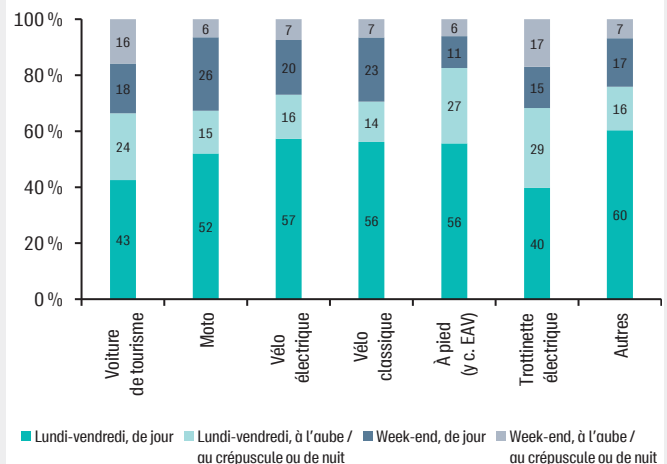
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2013-2023



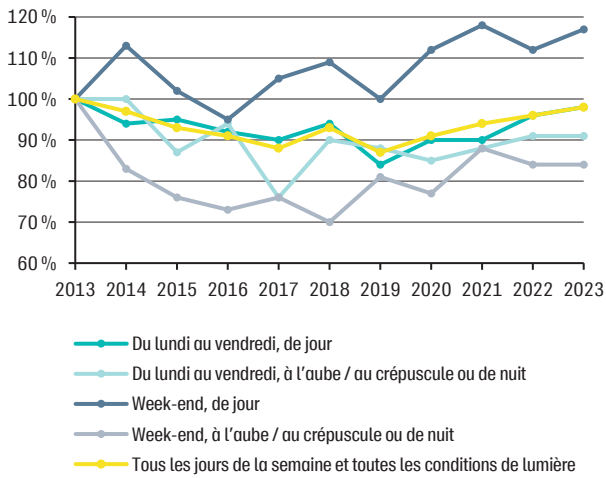
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque moyen de locomotion, des victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, Ø 2019-2023¹



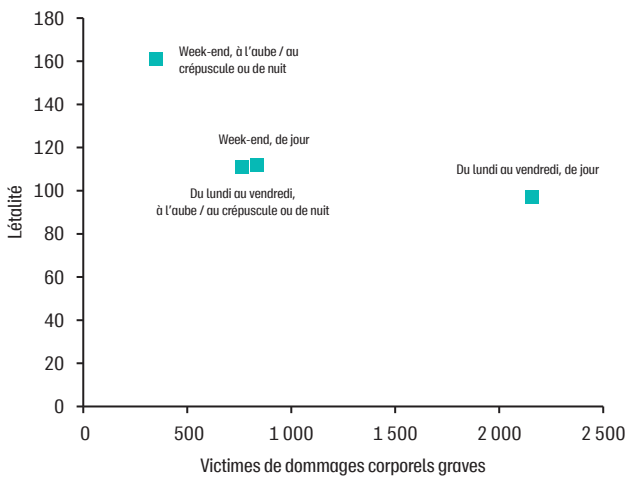
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2013-2023



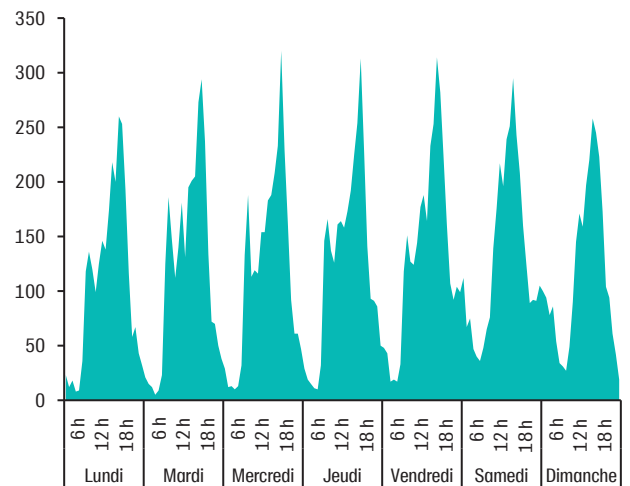
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière

Jour de la semaine et conditions de lumière	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Du lundi au vendredi, de jour	2 205	2 049	106	108	97
Du lundi au vendredi, à l'aube / au crépuscule ou de nuit	725	719	63	45	111
Week-end, de jour	838	795	39	42	112
Week-end, à l'aube / au crépuscule ou de nuit	328	329	28	22	161
Total	4 096	3 893	236	218	107

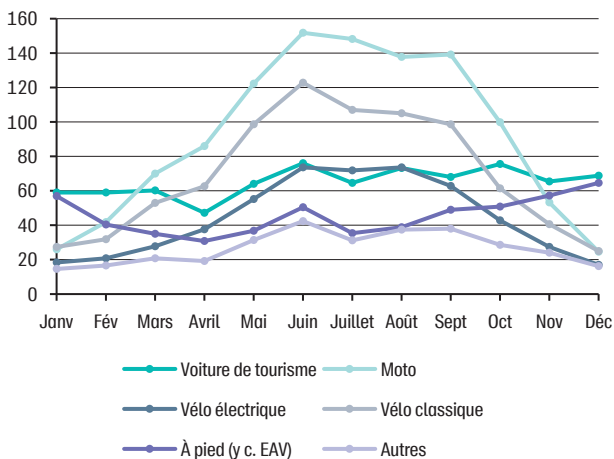
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière



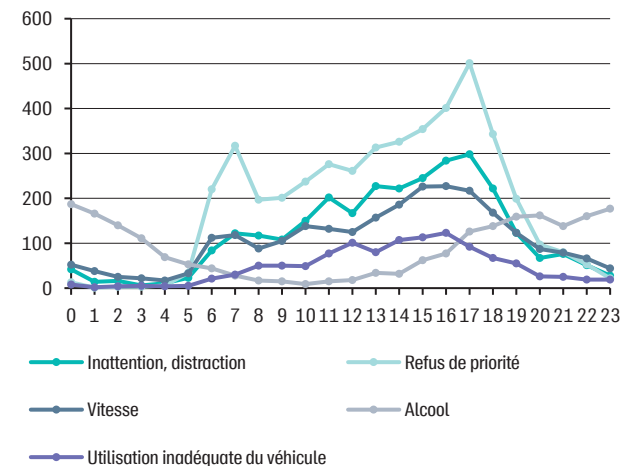
Victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et l'heure, Σ 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion et le mois, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident et l'heure, Σ 2019-2023



Types d'accident

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents graves consécutifs à une perte de maîtrise a augmenté, tandis que le nombre de collisions et celui des autres types d'accidents ont diminué.

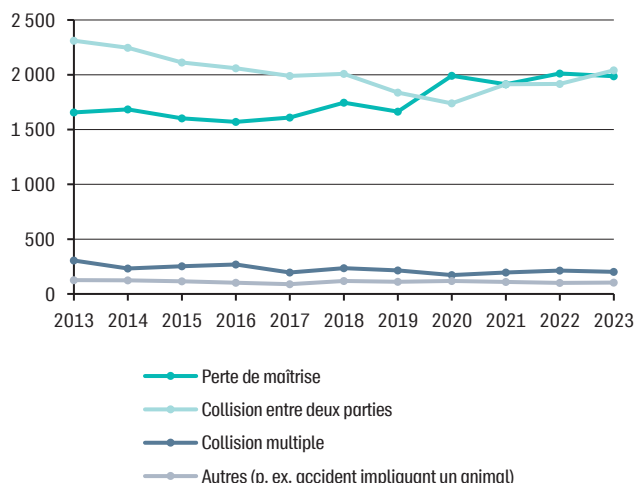
Sur les routes suisses, les collisions (entre deux ou plusieurs parties) atteignent une proportion plus élevée (50 %) que les pertes de maîtrise (47 %). Durant la journée, les collisions sont plus fréquentes que les pertes de maîtrise, tout particulièrement aux heures de pointe (entre 6 et 8 h et entre 17 et 18 h). Durant la nuit, les pertes de maîtrise sont le type d'accidents prépondérant.

La létalité est nettement plus élevée dans le cas des pertes de maîtrise que pour les autres types d'accidents. Elle est près de deux fois plus élevée que celle relative aux collisions entre deux parties. Par rapport à ces dernières, les collisions multiples sont à la fois nettement moins fréquentes et leurs conséquences sont en moyenne moins lourdes. Les autres types d'accidents, tels que ceux impliquant un animal, sont peu fréquents, mais ils présentent une létalité supérieure à la moyenne. La létalité est plus élevée la nuit que le jour, quel que soit le type d'accidents.

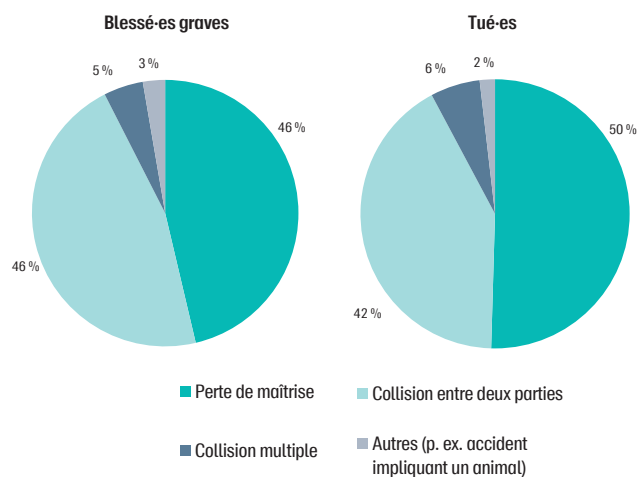
Les différents types d'accidents ne touchent pas tous les groupes d'usager-ères de la route dans les mêmes proportions. Les accidents graves résultant d'une perte de maîtrise frappent tout particulièrement les motocyclistes, les cyclistes et les occupant-es de voitures de tourisme. Les usager-ères grièvement blessé-es ou tué-es dans les collisions entre deux parties sont principalement des motocyclistes (28 %) et des piéton-nés (24 %). Les collisions multiples touchent dans plus de deux cas sur cinq des occupant-es de voitures de tourisme.

Les collisions entre deux parties résultent essentiellement d'un refus de priorité (45 %). Les pertes de maîtrise sont quant à elles avant tout liées à une vitesse excessive ou inadaptée (21 %), à l'alcool (18 %) et à l'inattention / la distraction (17 %).

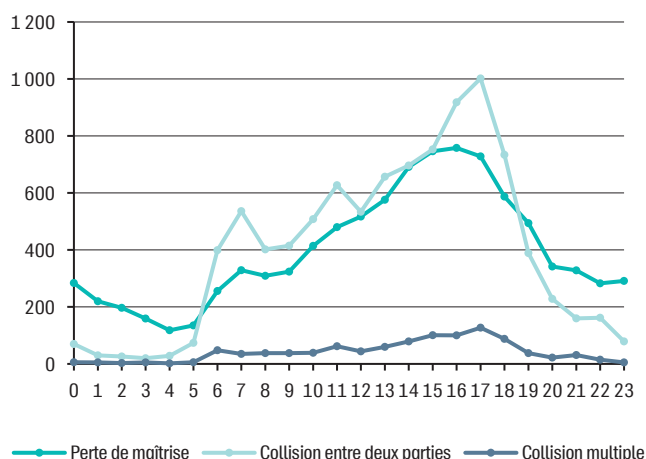
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, 2013-2023



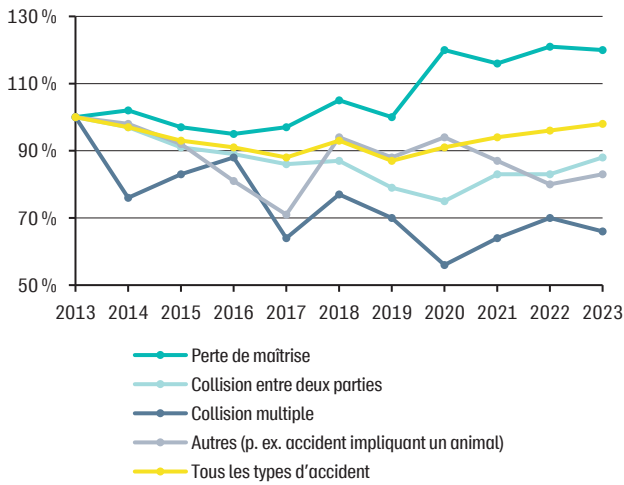
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident et l'heure, Σ 2019-2023



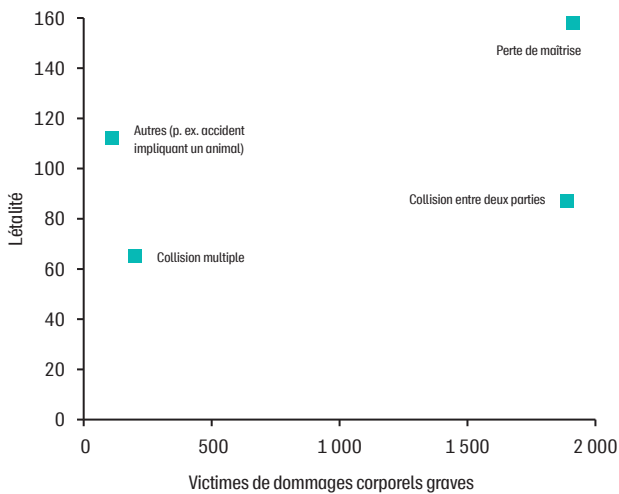
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, 2013-2023



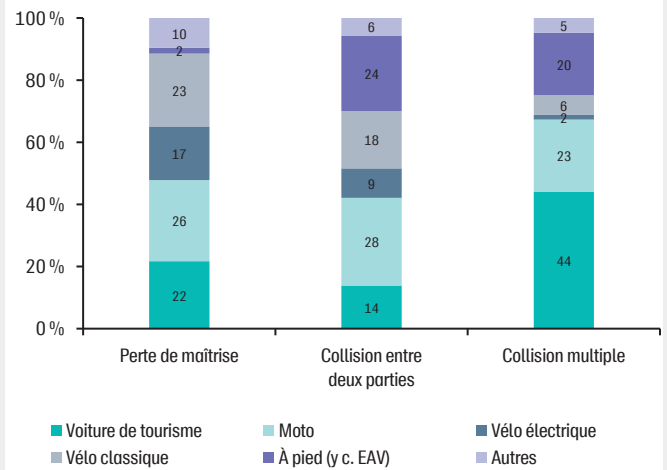
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le type d'accident

Type d'accident	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Perte de maîtrise	1 866	1 803	120	110	158
Collision entre deux parties	1 937	1 798	103	91	87
Collision multiple	191	187	11	13	65
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	102	105	2	4	112
Total	4 096	3 893	236	218	107

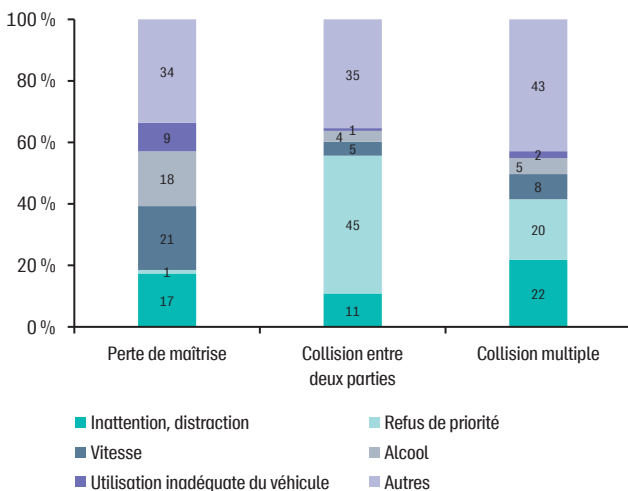
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le type d'accident



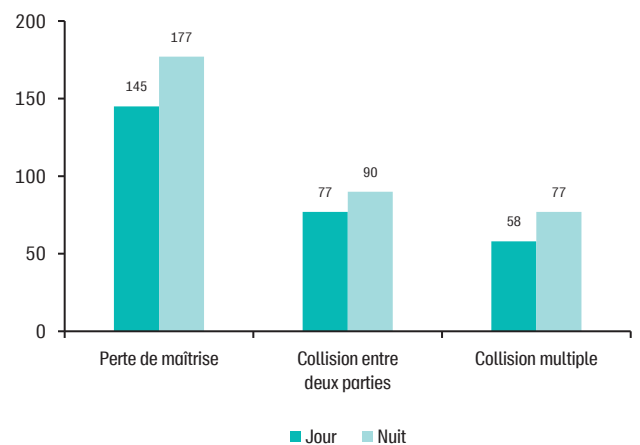
Répartition, pour chaque type d'accident, des victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque type d'accident, des victimes de dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident, Ø 2019-2023



Létalité selon les conditions de lumière et le type d'accident, Ø 2019-2023



Causes des accidents

Un accident a généralement plusieurs causes. La police peut en mentionner jusqu'à trois pour tout-e usager-ère de la route impliqué-e. Pour chaque accident, la police indique par ailleurs une cause principale.

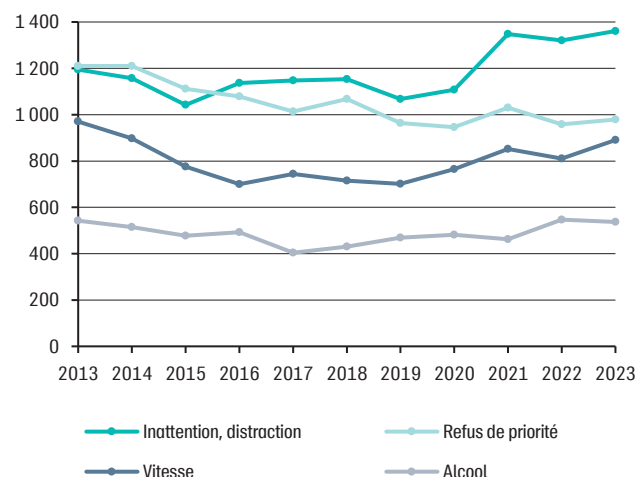
Les quatre causes d'accident grave les plus fréquentes sont l'inattention / la distraction, les refus de priorité, la vitesse et l'alcool. Parmi ces quatre causes, c'est l'inattention / la distraction qui a été enregistrée le plus souvent au cours des dernières années: elle a donné lieu à 1185 blessé-es graves et 56 tué-es en moyenne quinquennale. En particulier ces trois dernières années, le nombre de dommages corporels graves causés par ce facteur s'est encore considérablement accru (+23 %).

En comparaison décennale, le nombre d'accidents graves dus à l'inattention / la distraction a augmenté de 14 %. Les accidents graves causés par un refus de priorité ont en revanche reculé d'environ 20 %, mais arrivent encore en deuxième position. Quant aux accidents imputables à une vitesse excessive ou à l'alcool, leur nombre a d'abord baissé, avant d'augmenter de nouveau ces derniers temps. Ces accidents sont un peu moins fréquents que ceux liés aux deux autres causes, mais leur létalité est nettement plus élevée.

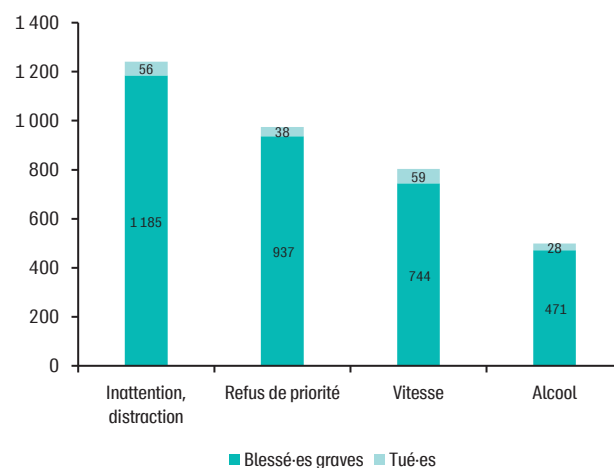
Le poids des quatre causes d'accident varie selon le type d'accident, le lieu et les conditions de lumière. Les refus de priorité constituent la cause principale prédominante des collisions et des accidents graves en localité. La vitesse est la cause principale la plus fréquente des pertes de maîtrise et des accidents hors localité. L'alcool, qui intervient avant tout dans les pertes de maîtrise, constitue la cause principale majeure des accidents survenant la nuit. En journée, peu d'accidents graves (5 %) sont liés à l'alcool.

Les accidents graves provoqués par de jeunes adultes sont dus le plus souvent à une vitesse excessive, suivie de la cause «refus de priorité». La proportion d'accidents causés par des refus de priorité augmente avec l'âge des personnes responsables des accidents graves. L'alcool joue le plus grand rôle dans l'accidentalité grave des 25-44 ans.

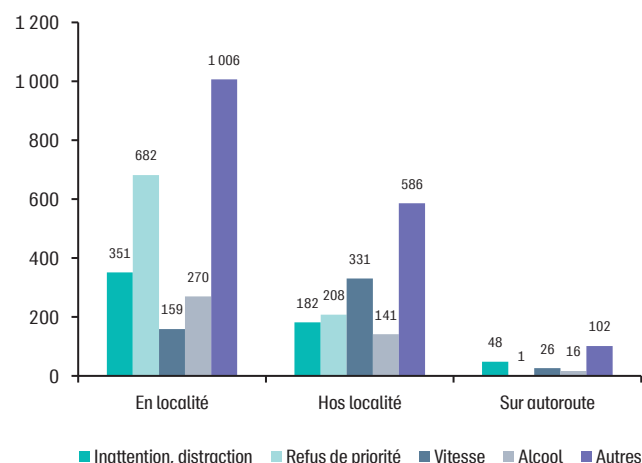
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2013-2023



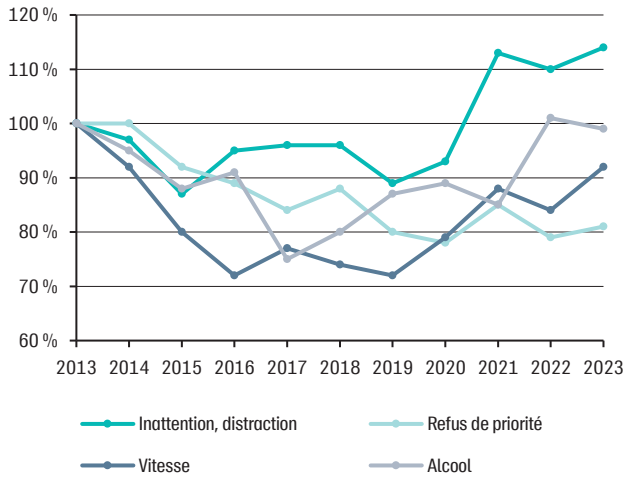
Victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident et le lieu, Ø 2019-2023



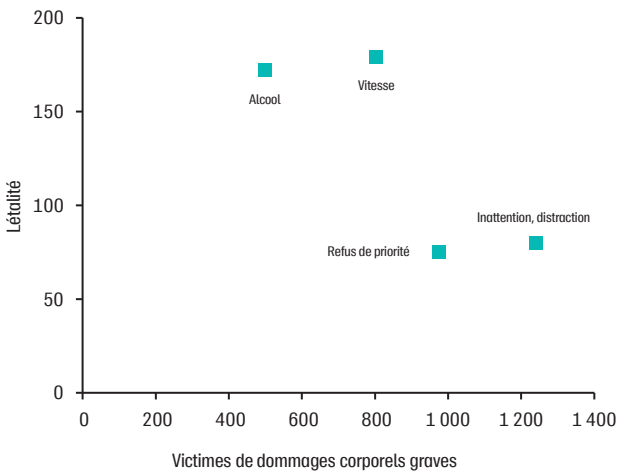
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2013-2023



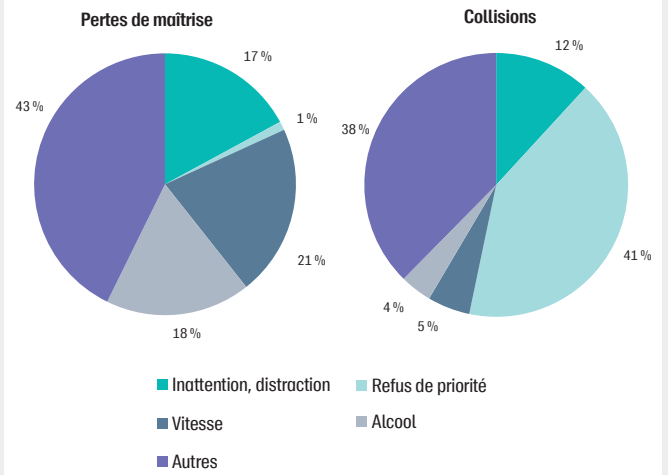
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon la cause d'accident

Cause d'accident	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Inattention, distraction	1 294	1 185	67	56	80
Refus de priorité	936	937	43	38	75
Vitesse	823	744	67	59	179
Alcool	506	471	31	28	172

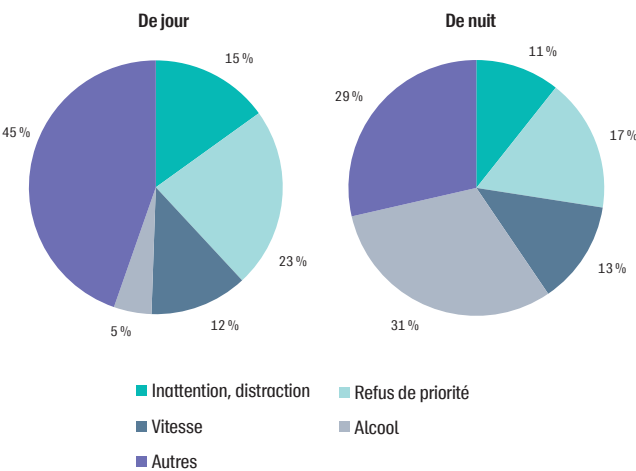
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon la cause d'accident



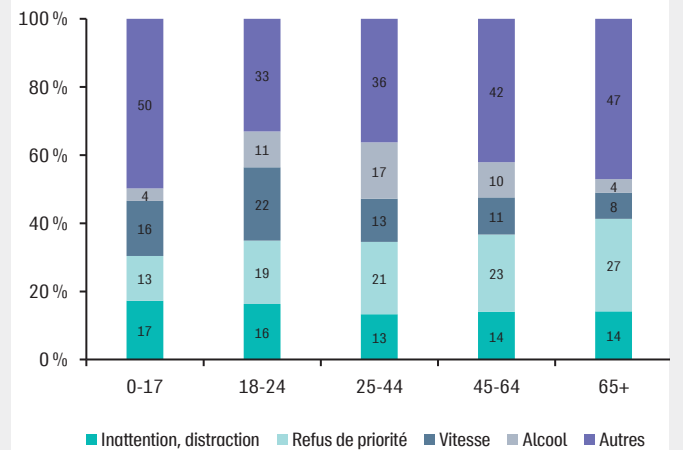
Répartition des pertes de maîtrise graves et des collisions graves selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Répartition des accidents graves survenus respectivement de jour et de nuit selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge des personnes principalement responsables des accidents graves, de ces accidents selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Comparaison internationale

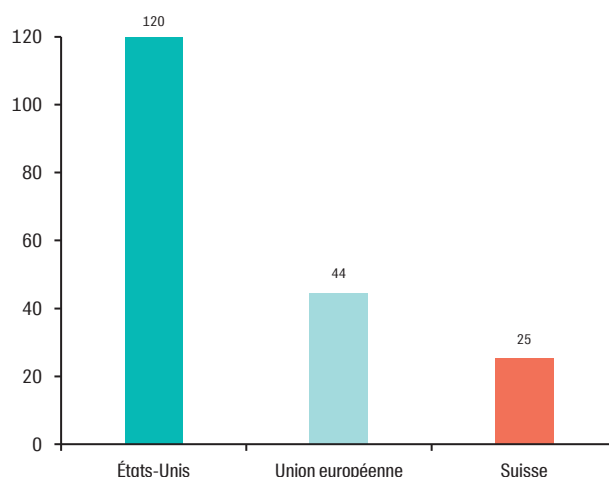
La Suisse compte parmi les pays aux routes les plus sûres du monde. La comparaison avec d'autres pays montre que la mortalité routière en Suisse est faible. Entre 2018 et 2022, le nombre de personnes tuées dans un accident de la route par million d'habitantes était, en moyenne annuelle, de 25 en Suisse contre 44 dans les pays de l'Union européenne (UE) et 120 aux États-Unis. La comparaison internationale révèle par ailleurs qu'en 2022, la mortalité était la plus faible en Norvège et la plus élevée aux États-Unis, par rapport à leurs populations respectives. La Suisse arrive en septième position.

En comparaison internationale, les valeurs prises en Suisse par les indicateurs de sécurité sont particulièrement bonnes pour les 18-64 ans. Le taux de mortalité dans cette tranche d'âge est inférieur de plus de la moitié à sa valeur dans l'UE. Chez les enfants et les personnes de 65 ans et plus, la Suisse est un peu mieux placée que les pays de l'UE, mais la différence est moindre.

Si on analyse les différents groupes d'usagers de la route, on constate qu'en 2022, compte tenu de la taille de la population et en comparaison internationale, le nombre d'occupants de voitures de tourisme et de piétons mortellement blessés est particulièrement faible en Suisse. Celle-ci se situe en revanche seulement dans la moyenne des pays pour ce qui est du trafic motocycliste et presque en queue de classement pour le trafic cycliste.

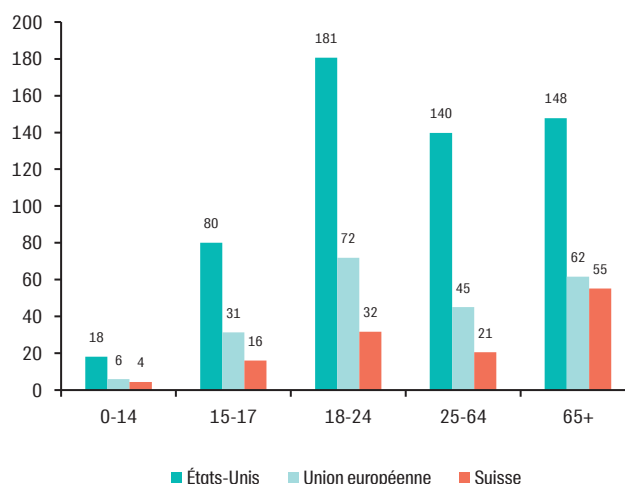
Mis à part les États-Unis et la Nouvelle-Zélande, la sécurité routière s'est dans l'ensemble améliorée, et parfois même nettement, au cours de la dernière décennie dans tous les pays considérés. La baisse la plus forte a été enregistrée en Lituanie (57 %). En Suisse, elle atteint 35 %.

Tués sur les routes par million d'habitantes, comparaison États-Unis, Union européenne et Suisse, Ø 2018-2022



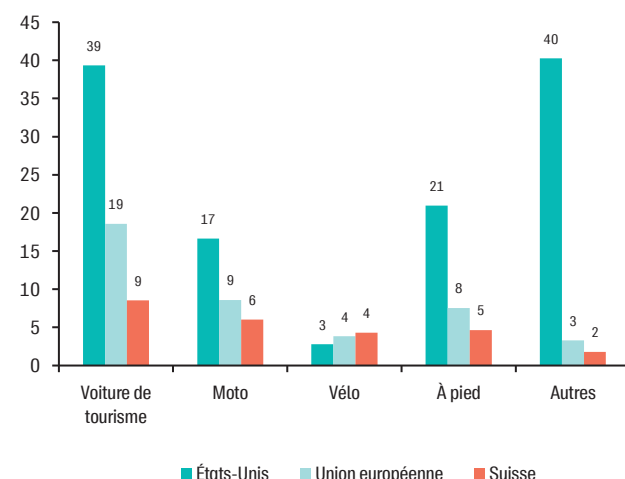
Source: OCDE: IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitantes selon leur âge, comparaison États-Unis, Union européenne et Suisse, Ø 2018-2022



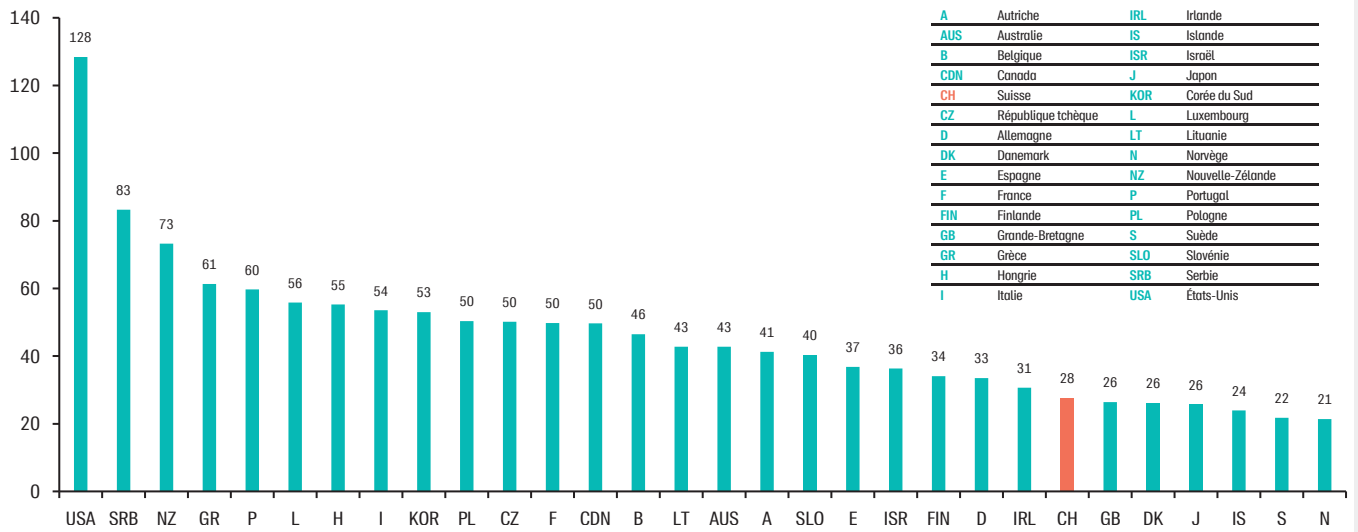
Source: OCDE: IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitantes selon leur moyen de locomotion, comparaison États-Unis, Union européenne et Suisse, Ø 2018-2022



Source: OCDE: IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitants, comparaison internationale, 2022



A	Autriche	IRL	Irlande
AUS	Australie	IS	Islande
B	Belgique	ISR	Israël
CDN	Canada	J	Japon
CH	Suisse	KOR	Corée du Sud
CZ	République tchèque	L	Luxembourg
D	Allemagne	LT	Lituanie
DK	Danemark	N	Norvège
E	Espagne	NZ	Nouvelle-Zélande
F	France	P	Portugal
FIN	Finlande	PL	Pologne
GB	Grande-Bretagne	S	Suède
GR	Grèce	SLO	Slovénie
H	Hongrie	SRB	Serbie
I	Italie	USA	États-Unis

Source: OCDE: IRTAD

Évolution du nombre de tués sur les routes par million d'habitants entre 2012 et 2022, en pour cent, comparaison internationale



Source: OCDE: IRTAD

Tués sur les routes par million d'habitants selon leur moyen de locomotion, comparaison internationale, 2022

Moyen de locomotion	USA	SRB	NZ	GR	P	L	H	I	KOR	PL	CZ	F	CDN	B	LT	AUS	A	SLO	E	ISR	FIN	D	IRL	CH	GB	DK	J	IS	S	N
Voiture de tourisme	...	39	52	...	20	36	28	23	9	24	26	24	...	19	21	19	20	14	14	11	21	14	14	10	12	12	6	8	9	9
Moto	...	9	10	...	17	12	6	14	13	6	7	11	7	7	7	9	7	7	9	8	4	7	5	6	5	4	4	0	4	4
Vélo	...	6	4	...	3	2	4	3	4	5	5	4	1	9	2	1	5	6	2	2	3	6	1	5	1	4	4	0	2	1
À pied	...	19	7	...	10	5	13	8	18	12	8	7	8	7	11	6	5	7	7	11	4	4	8	5	6	5	9	11	2	2
Autres	...	10	1	...	9	2	4	4	9	4	3	4	...	5	2	8	4	6	4	4	1	2	2	2	1	2	3	5	5	6
Total	128	83	73	61	60	56	55	54	53	50	50	50	50	46	43	43	41	40	37	36	34	33	31	28	26	26	26	24	22	21

Source: OCDE: IRTAD





Les accidents en détail

Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents a évolué différemment selon le groupe d'usager·ères de la route considéré. Si le nombre de victimes de dommages corporels grave a tendanciellement reculé chez les occupant·es de voitures de tourisme et les piéton·nes, le nombre de blessé·es ou de tué·es parmi les motocyclistes et les cyclistes non motorisé·es reste élevé. Aujourd'hui, environ deux tiers des victimes de dommages corporels graves sont des conducteur·rices de véhicules à voie unique (y compris les engins assimilés à des véhicules). Par ailleurs, les seniors subissent de plus en plus d'accidents graves.

Voiture de tourisme

En 2023, 719 occupant-es de voitures de tourisme ont été grièvement blessé-es et 75 mortellement sur les routes suisses. En l'espace de dix ans, le nombre de dommages corporels graves subis par ce groupe d'usager-ères de la route a diminué d'un tiers. L'évolution diffère toutefois selon la tranche d'âge. La baisse est la plus marquée dans les tranches d'âge des moins de 45 ans (45-48 %), alors que chez les 65-74 ans, elle n'a atteint que 13 %. On ne constate en revanche pas d'évolution positive chez les plus de 75 ans.

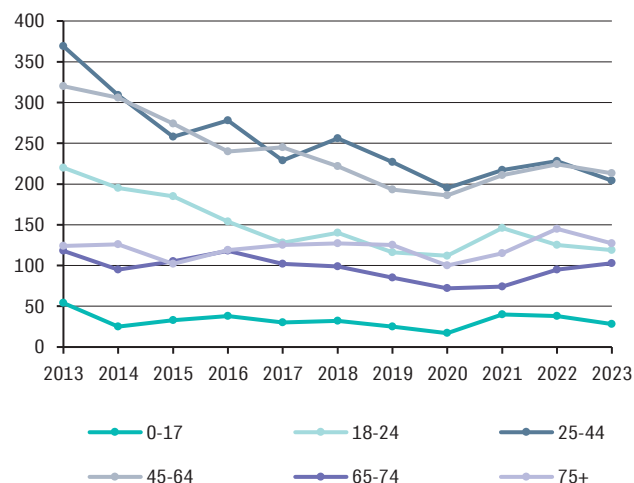
En chiffres absolus, la plupart des dommages corporels graves subis par des occupant-es de voitures de tourisme touchent les tranches d'âge des 25-64 ans. Par rapport à la part qu'ils-elles représentent dans la population, ce sont cependant les 18-24 ans qui subissent la majeure partie des dommages corporels graves, suivis des 75 ans et plus. La tranche d'âge la plus âgée affiche de loin la létalité la plus élevée, ce qui s'explique aussi par leur plus grande vulnérabilité physique.

Parmi les occupant-es de voitures de tourisme, trois victimes de dommages corporels graves sur quatre sont des conducteur-rices. Les hommes ont plus d'accidents en voiture de tourisme que les femmes. Plus de la moitié des accidents de voiture de tourisme se produisent hors localité et environ 30 % en localité.

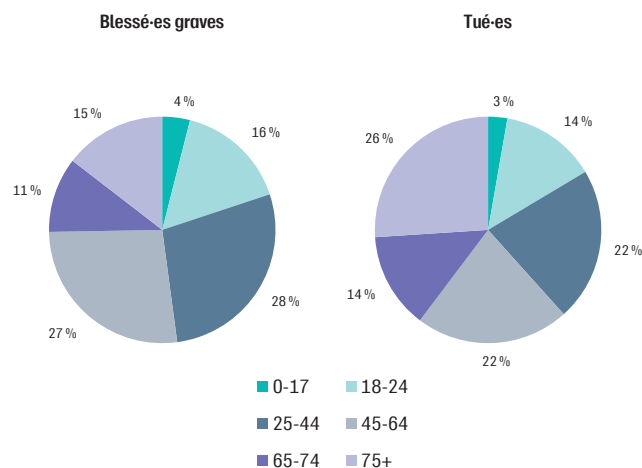
Un peu plus de la moitié des dommages corporels graves subis par les occupant-es de voitures de tourisme sont liés à des pertes de maîtrise, qui se produisent pour la plupart hors localité.

Les conducteur-rices de voitures de tourisme âgées de 18 à 24 ans et ceux-celles de plus de 65 ans sont plus souvent principalement responsables ou coresponsables des accidents graves que ceux-celles âgées de 25 à 64 ans (80 à 85 % contre 68 à 73 %). Les accidents graves provoqués par des conducteur-rices de voiture de tourisme, quel que soit leur âge, résultent le plus souvent d'un refus de priorité. Chez les jeunes conducteur-rices entre 18 et 24 ans, une vitesse excessive joue aussi un rôle relativement important. C'est chez les 25-44 ans que l'alcool constitue la cause principale la plus fréquente des accidents graves de voiture de tourisme.

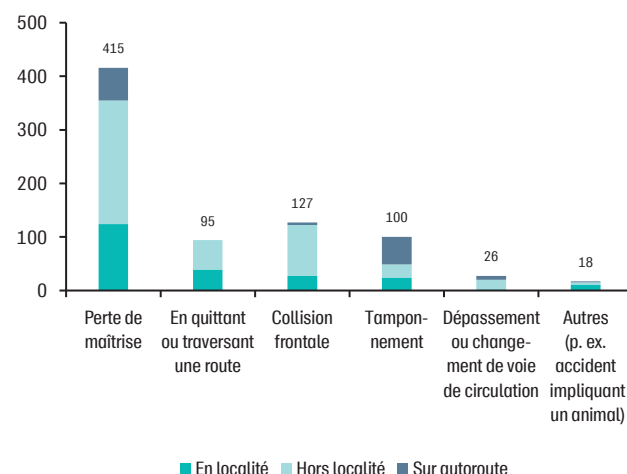
Évolution du nombre d'occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



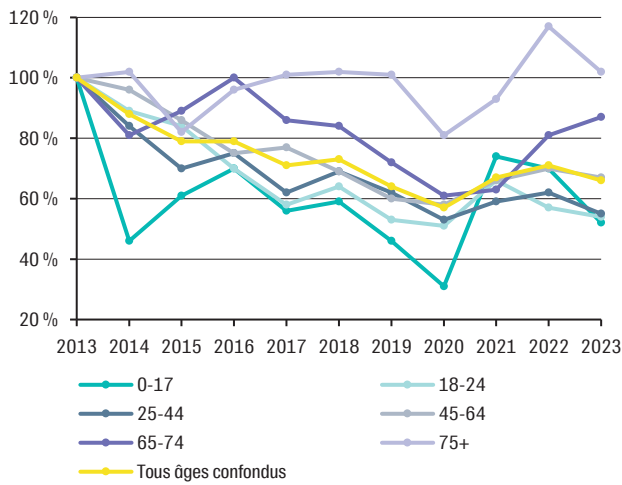
Répartition des occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2019-2023



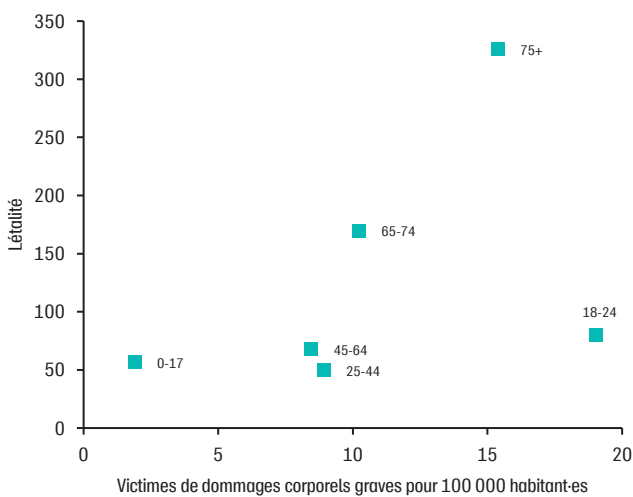
Évolution indexée du nombre d'occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

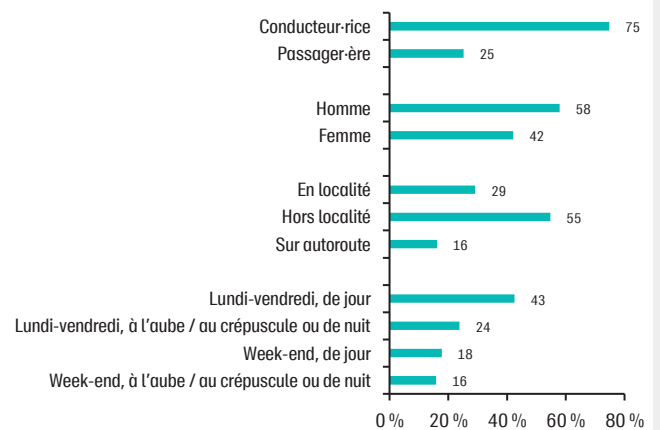
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
0-17	25	28	3	2	57
18-24	110	113	9	10	80
25-44	190	198	14	16	50
45-64	199	190	14	16	68
65-74	89	76	14	10	170
75+	106	103	21	19	326
Total	719	708	75	73	84

Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

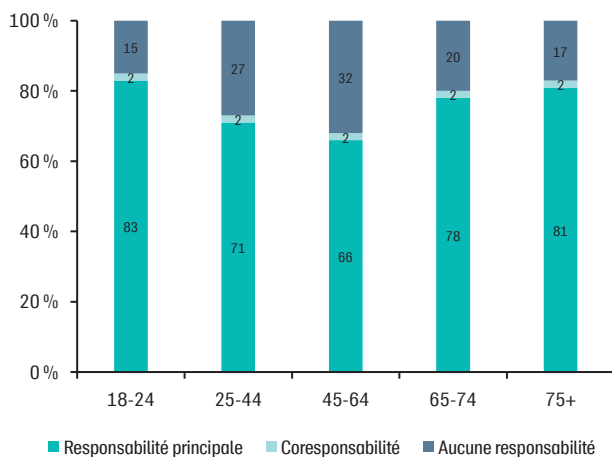


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

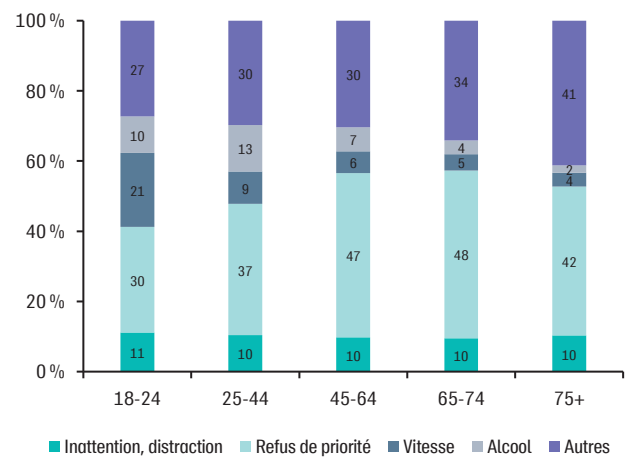
Répartition des occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des conducteur-rices de voitures de tourisme grièvement ou mortellement accidenté-es selon leur responsabilité dans ces accidents, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des conducteur-rices de voitures de tourisme ayant causé des accidents graves selon la cause principale de ces derniers, Ø 2019-2023



Moto

Après une baisse des accidents graves de moto pendant un certain nombre d'années au cours de la dernière décennie, leur nombre est reparti à la hausse durant les trois dernières années pour atteindre presque le niveau initial. L'évolution diffère néanmoins selon la tranche d'âge: chez les 25-64 ans, on constate une baisse du nombre d'accidents graves sur la même période. Dans toutes les autres tranches d'âge, le nombre d'accidents graves de moto pour 2023 dépasse nettement le chiffre de 2013. La plus forte augmentation concerne les 0-17 ans. Elle a débuté en 2021 et pourrait être liée à l'abaissement de l'âge minimal requis pour conduire différentes catégories de motos.

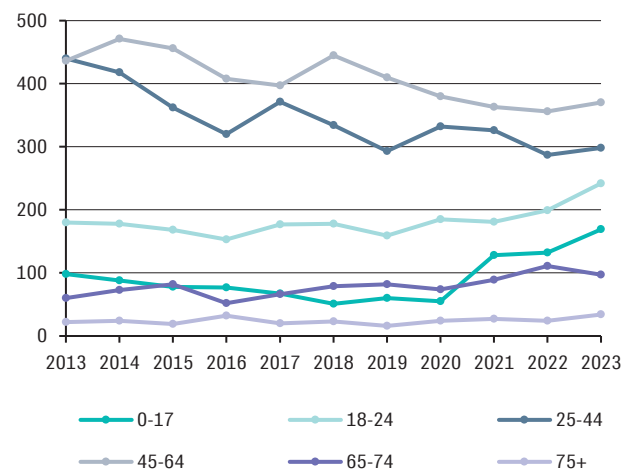
En chiffres absolus, la plupart des dommages corporels graves subis par les motocyclistes touchent des personnes entre 25 et 64 ans. Compte tenu de la part qu'ils-elles représentent dans la population, les 18-24 ans sont toutefois environ deux fois plus souvent victimes d'accidents graves que les 25-64 ans. Le risque de décéder lors d'un accident de moto est le plus élevé pour les tranches d'âge les plus âgées. Plus de 80 % des dommages corporels graves subis à moto touchent des hommes.

45 % des accidents graves de moto sont liés à des pertes de maîtrise et 53 % à des collisions. Un peu plus de la moitié des pertes de maîtrise à moto se produisent hors localité, alors que plus de la moitié des collisions ont lieu en localité. Les collisions les plus fréquentes sont celles qui surviennent dans les situations suivantes: en quittant une route, en s'engageant sur une route ou en traversent une route.

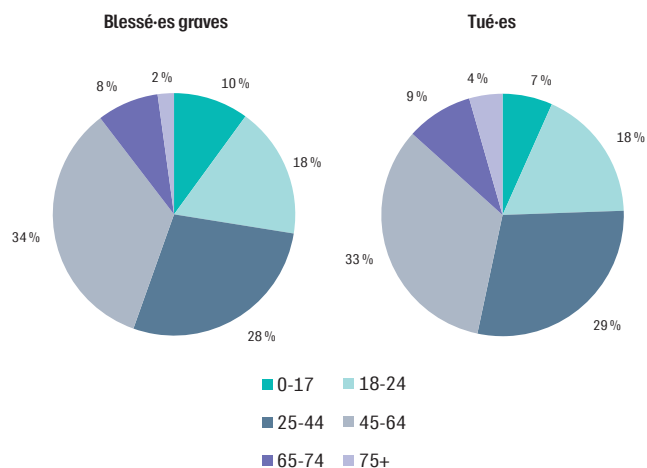
Tous types d'accidents confondus, les motocyclistes victimes d'accidents graves sont les responsables principaux de ces derniers dans deux tiers des cas. Cette proportion est plus élevée dans les deux tranches d'âge les plus jeunes que dans les plus âgées.

Si on considère l'ensemble des accidents graves provoqués par des motocyclistes, on constate également des différences liées à l'âge dans les causes principales: les accidents provoqués par les 18-44 ans sont le plus souvent dus à une vitesse excessive. Dans les tranches d'âge les plus âgées, la cause la plus fréquente est l'inattention / la distraction.

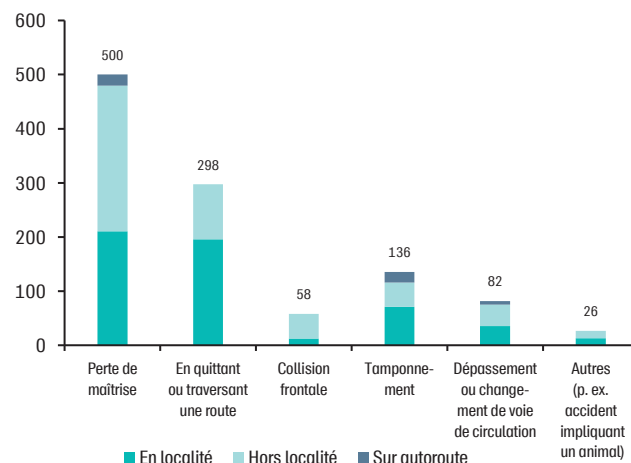
Évolution du nombre de motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



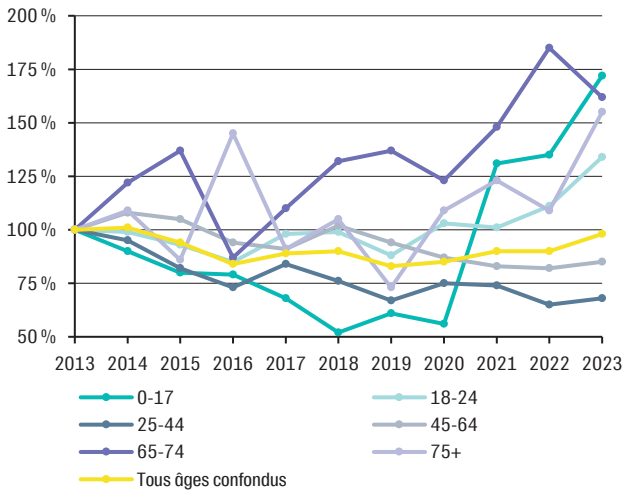
Répartition des motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2019-2023



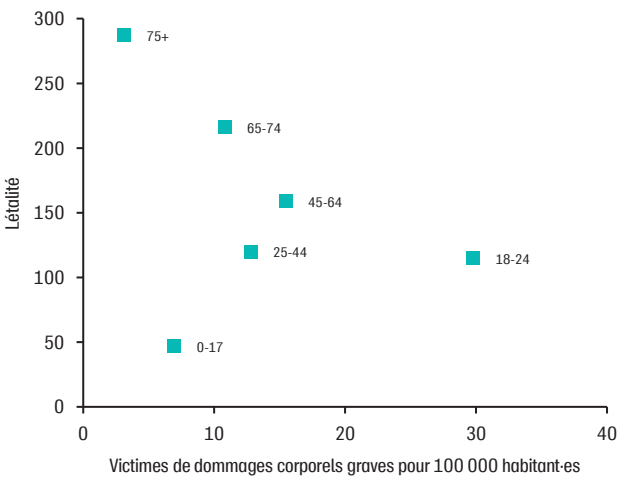
Évolution indexée du nombre de motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



Motocyclistes victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

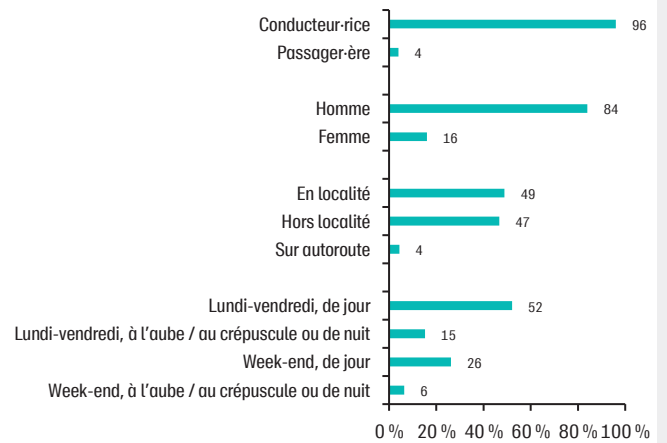
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
0-17	162	106	7	3	47
18-24	232	185	10	8	115
25-44	288	295	10	13	120
45-64	353	361	17	15	159
65-74	93	87	4	4	216
75+	32	23	2	2	287
Total	1 160	1 056	50	45	131

Motocyclistes victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

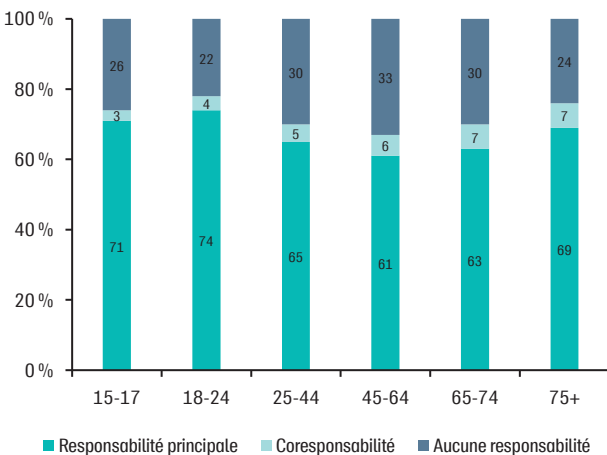


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

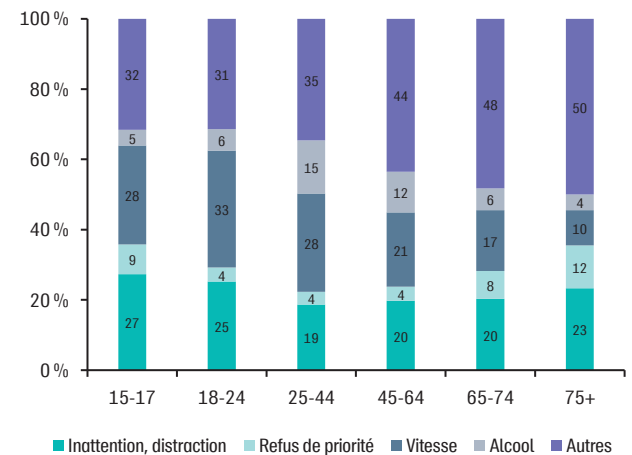
Répartition des motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des motocyclistes grièvement ou mortellement accidenté-es selon leur responsabilité dans ces accidents, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des motocyclistes ayant causé des accidents graves selon la cause principale de ces derniers, Ø 2019-2023



Vélo électrique

Comme les années précédentes, le nombre de cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves sur les routes suisses a continué d'augmenter en 2023: 16 cyclistes motorisé-es ont été mortellement accidenté-es et 595 grièvement blessé-es. Contrairement aux années précédentes, l'augmentation en pourcentage est restée limitée à un chiffre au cours des trois dernières années. La plupart des accidents graves de vélo électrique continuent à toucher la tranche d'âge des 45-64 ans. Au cours des cinq dernières années, elle comptait, en moyenne annuelle, pour 42 % des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves.

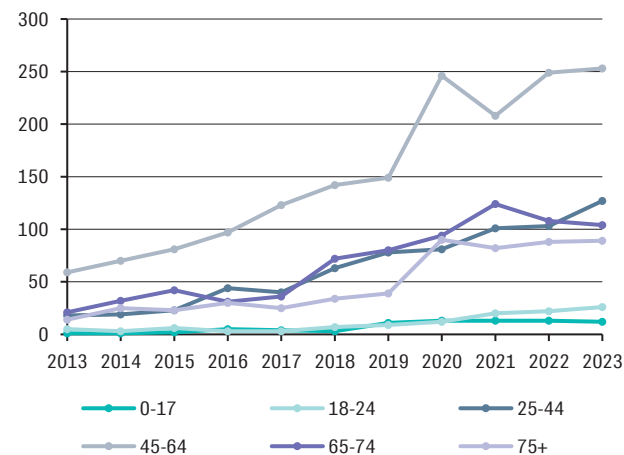
Par rapport à la part qu'ils-elles représentent dans la population, ce sont toutefois les 65-74 ans qui sont le plus touchés par les accidents graves de vélo électrique, suivis des 75 ans et plus. La tranche d'âge la plus âgée affiche de loin la létalité la plus élevée: cette dernière est d'environ 400 tué-es pour 10 000 victimes de dommages corporels, c'est-à-dire au moins six fois plus élevée que celle pour les cyclistes motorisé-es jusqu'à 44 ans. Le risque élevé de décéder des 75 ans et plus se manifeste aussi par leur surreprésentation (38 %) parmi les cyclistes motorisé-es tué-es.

Plus de la moitié (57 %) des cyclistes motorisé-es grièvement ou mortellement blessé-es sont des hommes. 80 % des accidents graves concernent des utilisateur-rices de vélos électriques lents (jusqu'à 25 km/h) et 20 % des utilisateur-rices de vélos électriques rapides (jusqu'à 45 km/h). Cette répartition est probablement le reflet de la différence de fréquence des deux types de vélo électrique dans le trafic routier.

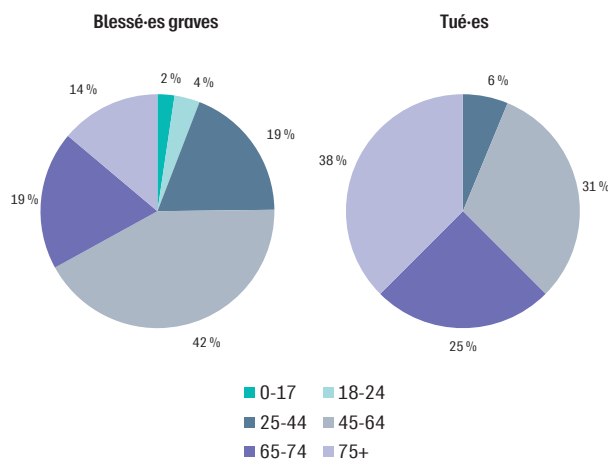
Les accidents graves de vélo électrique enregistrés par la police sont souvent des pertes de maîtrise (62 %). Celles-ci se produisent le plus souvent sur des tronçons en ligne droite. Les collisions représentent quant à elles 34 % des accidents graves de vélo électrique. Elles surviennent à peu près aussi souvent sur des tronçons en ligne droite qu'à des carrefours.

Les accidents graves provoqués par les cyclistes motorisé-es âgé-es de 18 à 44 ans sont le plus souvent dus à l'alcool (29 %). Chez les usager-ères de vélo électrique de 65 ans et plus, la cause principale la plus fréquente (environ 20 %) est en revanche l'inattention / la distraction.

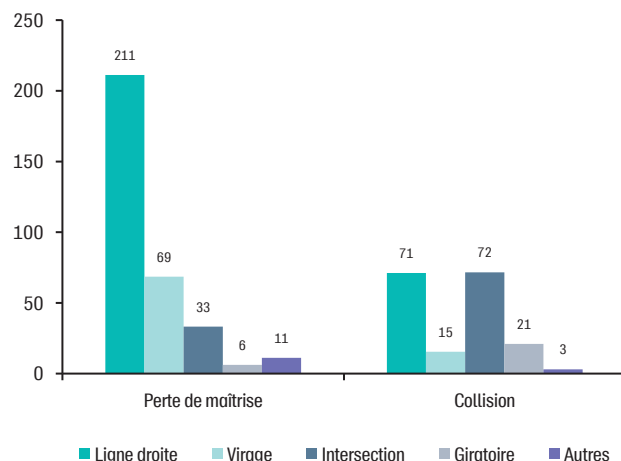
Évolution du nombre de cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



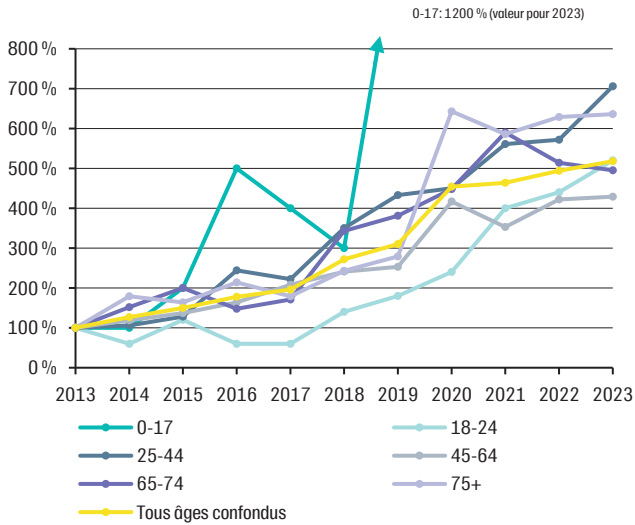
Répartition des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2019-2023



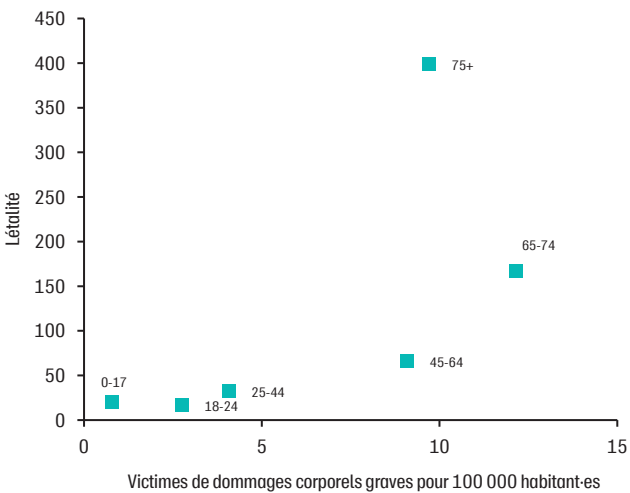
Évolution indexée du nombre de cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



Cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

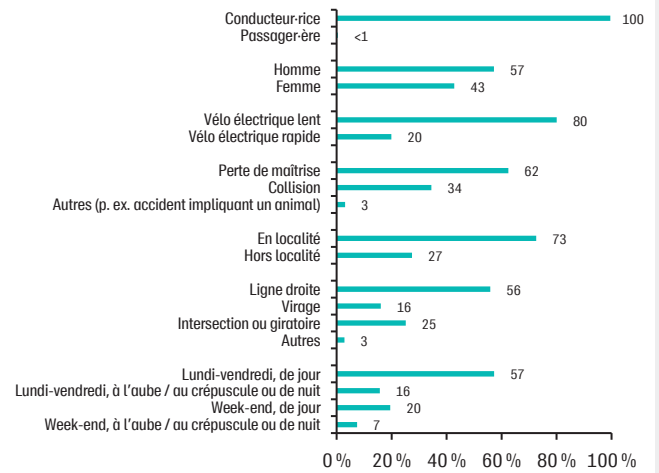
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
0-17	12	12	0	0	20
18-24	26	18	0	0	17
25-44	125	97	2	1	32
45-64	245	216	8	5	66
65-74	102	98	2	4	167
75+	85	71	4	6	399
Total	595	512	16	16	105

Cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

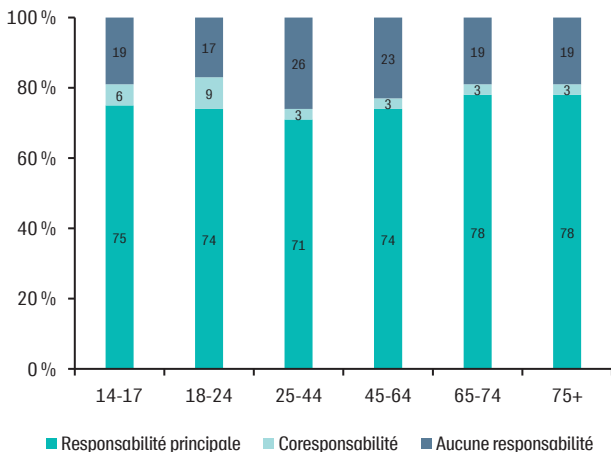


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

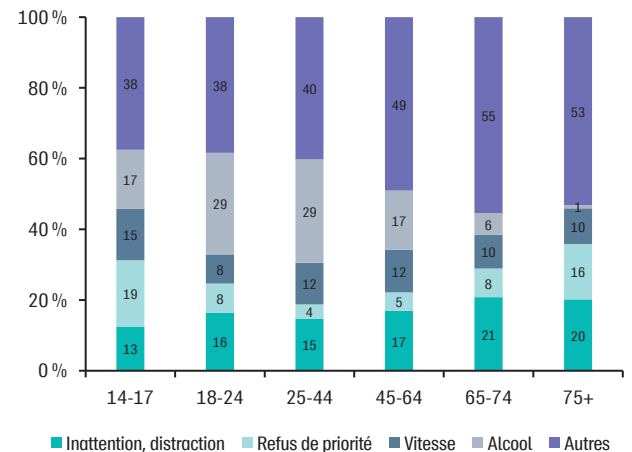
Répartition des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des cyclistes motorisé-es grièvement ou mortellement accidenté-es selon leur responsabilité dans ces accidents, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des cyclistes motorisé-es ayant causé des accidents graves selon la cause principale de ces derniers, Ø 2019-2023



Vélo classique

En 2023, 733 cyclistes non motorisé-es ont été grièvement blessé-es et 26 mortellement sur les routes suisses. Une évolution positive se dessine ces dernières années: entre 2013 et 2023, le nombre d'accidents graves de vélo classique a baissé de 6 %.

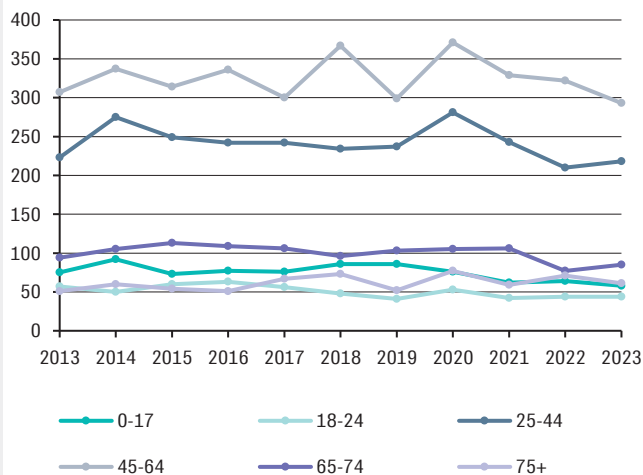
Les dommages corporels graves touchent le plus souvent des cyclistes non motorisé-es âgé-es de 45 à 64 ans, tant en chiffres absolus que par rapport à leur proportion de la population. Sur 100 000 habitant-es, 13 personnes de cette tranche d'âge sont grièvement ou mortellement blessées dans des accidents de vélo classique. Chez les 75 ans et plus, on n'en compte que huit, mais leurs accidents sont nettement plus graves. Lorsqu'ils-elles se blessent dans un accident de vélo classique, leur probabilité de décéder est quatre fois plus élevée que celle des 45-64 ans et plus de huit fois plus élevée que celle des jeunes adultes.

Plus de 70 % des cyclistes non motorisé-es grièvement ou mortellement accidenté-es sont des hommes. Trois quarts des accidents graves de vélo classique surviennent en localité. La plupart des accidents ont lieu de jour, ce qui reflète probablement l'exposition.

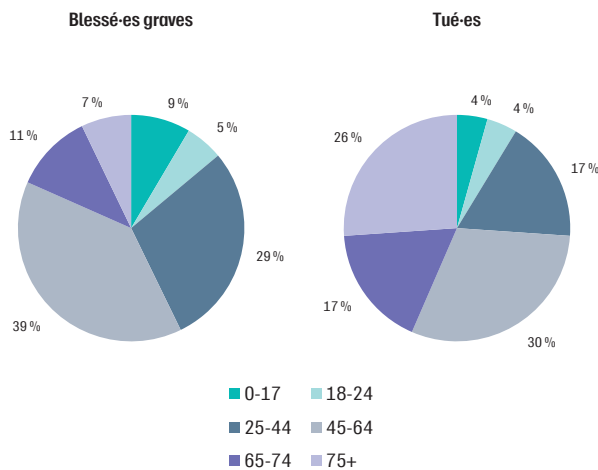
Plus de la moitié des accidents graves de vélo non motorisé sont des pertes de maîtrise. Ils se produisent le plus souvent sur des tronçons en ligne droite. La plupart des collisions surviennent quant à elles à des carrefours, suivis des tronçons en ligne droite. Une collision grave sur onze se produit dans un giratoire.

Si des enfants ou adolescent-es à vélo sont victimes d'un accident grave, ils-elles sont plus souvent les responsables principaux de ces accidents que les personnes plus âgées. La responsabilité principale leur est attribuée dans environ 80 % des cas et une coresponsabilité dans 6 à 9 % des cas. Les accidents graves de vélo provoqués par des enfants sont le plus souvent dus à des refus de priorité. Chez les 18-44 ans, l'alcool est la cause prédominante des accidents et, chez les personnes de 45 ans et plus, c'est l'inattention / la distraction.

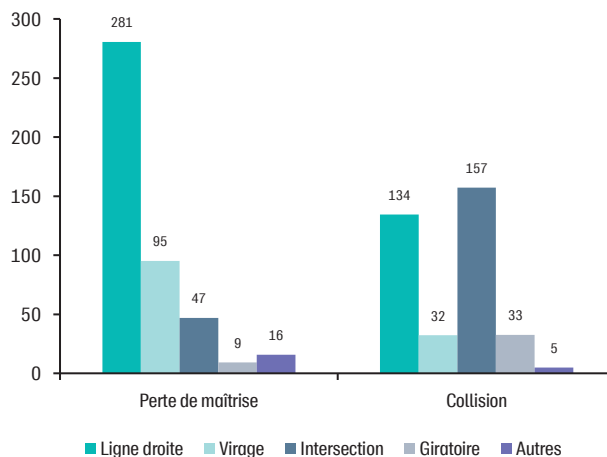
Évolution du nombre de cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



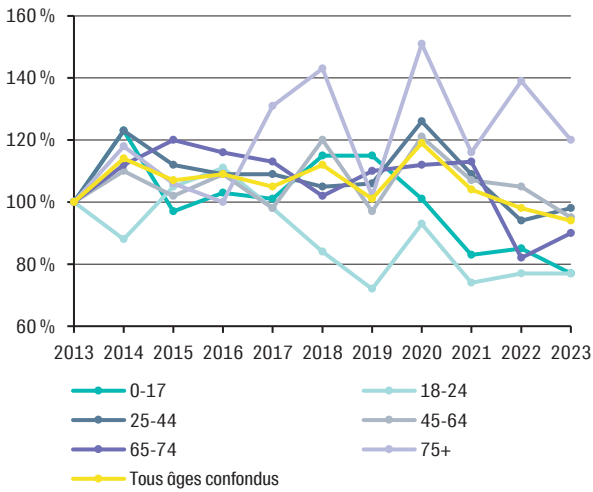
Répartition des cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2019-2023



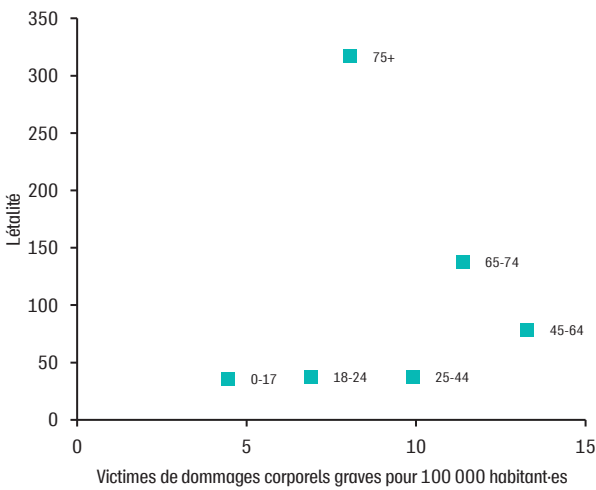
Évolution indexée du nombre de cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



Cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

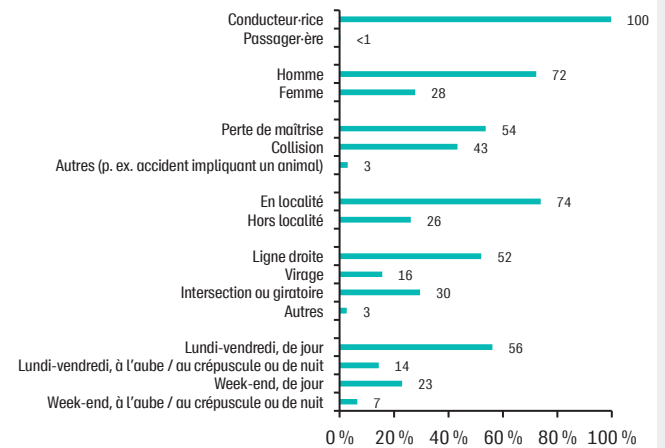
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
0-17	57	69	1	1	36
18-24	41	44	3	1	38
25-44	212	234	6	4	38
45-64	284	315	9	7	79
65-74	84	91	1	4	138
75+	55	58	6	6	317
Total	733	811	26	22	72

Cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

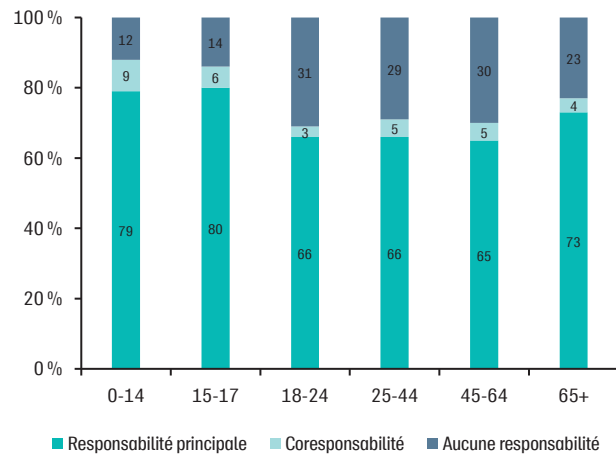


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

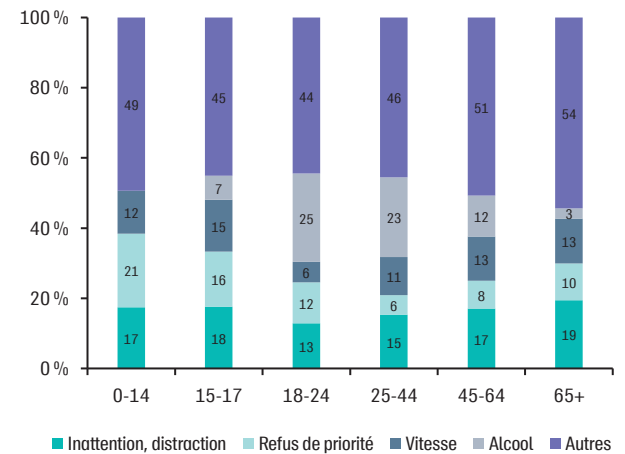
Répartition des cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des cyclistes non motorisé-es grièvement ou mortellement accidenté-es selon leur responsabilité dans ces accidents, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des cyclistes non motorisé-es ayant causé des accidents graves selon la cause principale de ces derniers, Ø 2019-2023



Piéton·nes

Les piéton·nes comptent parmi les groupes d'usager·ères de la route dont l'accidentalité grave a le plus fortement reculé au cours des dix dernières années: durant cette période, le nombre de piéton·nes victimes de dommages corporels graves a diminué de 28 %. On constate cependant que leur accidentalité redépasse actuellement la moyenne des cinq dernières années.

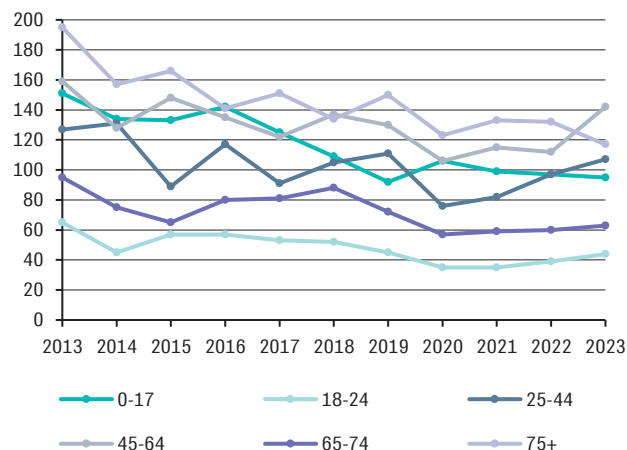
En 2023, 46 piéton·nes sont décédé·es et 522 ont été grièvement blessé·es sur les routes suisses. 10 % se déplaçaient au moyen d'un engin assimilé à un véhicule (EAV), dont la majorité à trottinette.

Les piéton·nes de 75 ans et plus sont de loin le plus touché·es par les accidents graves. Plus d'un·e piéton·ne grièvement blessé·e sur cinq et un·e piéton·ne tué·e sur deux appartient à cette tranche d'âge. Par rapport à leur proportion de la population, ils·elles sont au moins deux fois plus souvent victimes d'accidents graves que les tranches d'âge plus jeunes. Leur risque de décéder des suites d'un accident est au moins cinq fois plus élevé que celui des piéton·nes de moins de 65 ans.

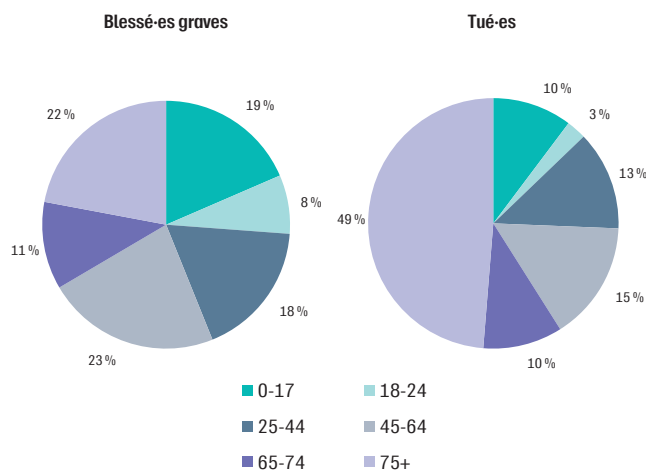
Les accidents de la route impliquant des piéton·nes sont surtout des collisions avec d'autres usager·ères de la route. Dans trois quarts des cas, la responsabilité principale de l'accident est attribuée à l'usager·ère antagoniste. On observe cependant des différences selon l'âge des piéton·nes victimes de dommages corporels graves: proportionnellement, la responsabilité principale des accidents est nettement plus rarement imputée à des personnes âgées qu'à des personnes plus jeunes. Les enfants sont les responsables principaux de 46 % des accidents graves dans lesquels ils·elles sont impliqué·es comme piéton·nes et sont coresponsables de 10 % des cas.

Pour toutes les tranches d'âge, la cause principale des accidents graves provoqués par des piéton·nes consiste le plus souvent dans une traversée imprudente de la route. Comme on pouvait s'y attendre, le fait de sauter, de courir ou de jouer sur la chaussée constitue également une cause importante d'accident chez les enfants et les adolescent·es. Chez les 18-44 ans circulant à pied, 13 à 15 % des accidents graves qu'ils·elles provoquent sont imputables à l'alcool.

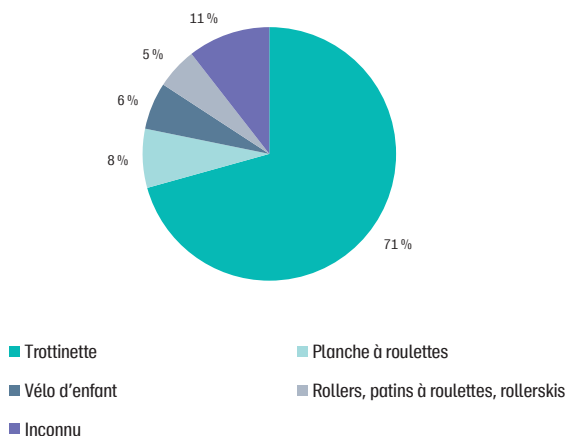
Évolution du nombre de piéton·nes victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



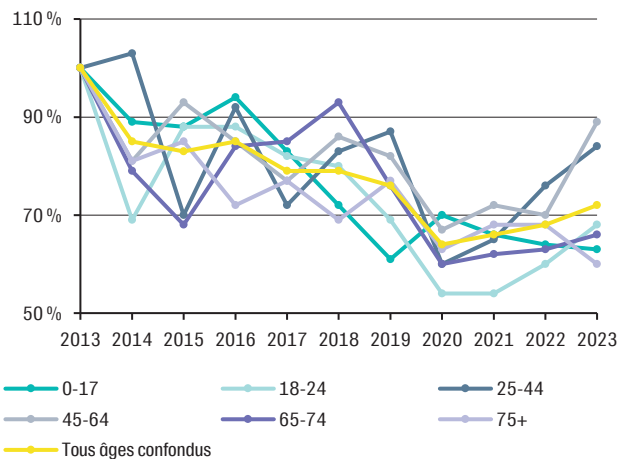
Répartition des piéton·nes victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Répartition des utilisateur·rices d'EAV victimes de dommages corporels graves selon le type d'EAV, Ø 2019-2023



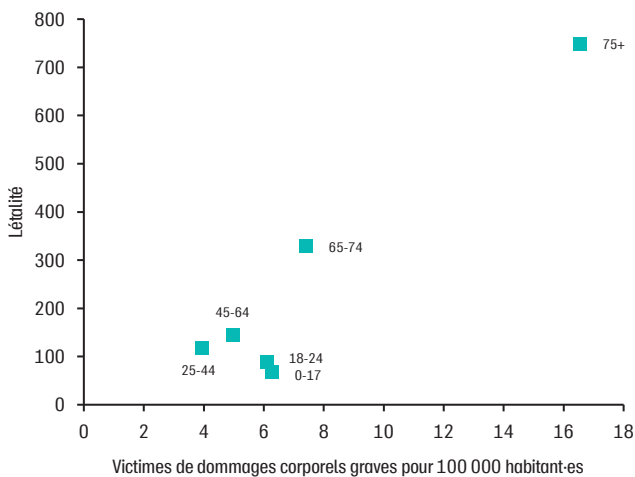
Évolution indexée du nombre de piéton-nés victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2013-2023



Piéton-nés victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

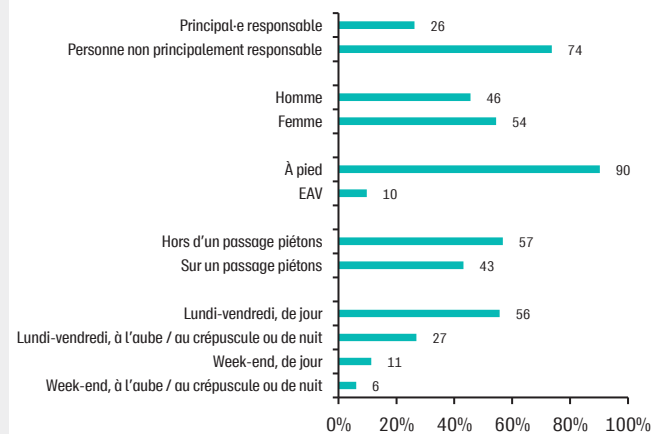
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
0-17	89	94	6	4	69
18-24	43	39	1	1	88
25-44	102	90	5	5	118
45-64	132	115	10	6	145
65-74	57	58	6	4	329
75+	99	112	18	19	750
Total	522	507	46	40	207

Piéton-nés victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon l'âge

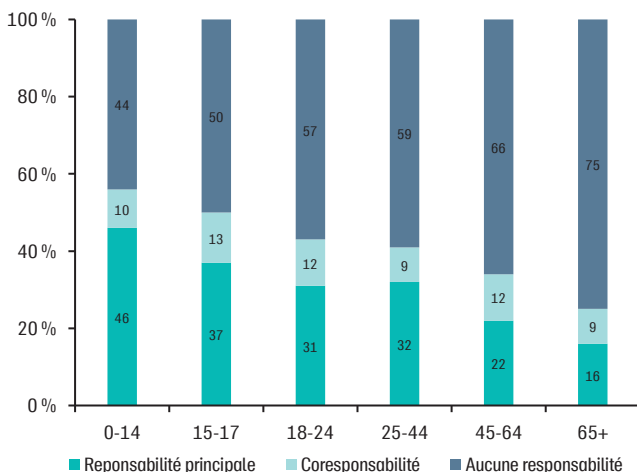


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

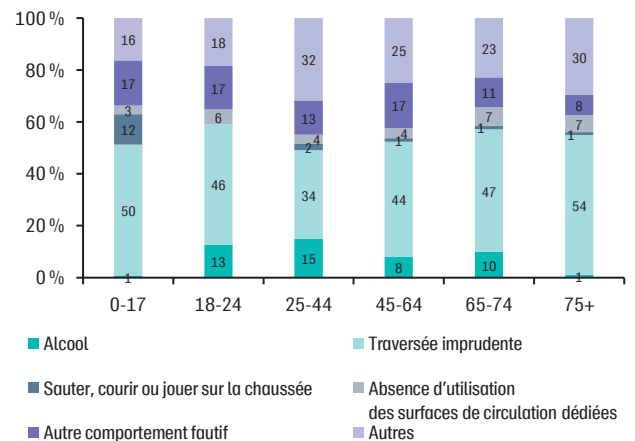
Répartition des piéton-nés victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des piéton-nés grièvement ou mortellement accidenté-es selon leur responsabilité dans ces accidents, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque tranche d'âge, des piéton-nés (y c. utilisateur-rices d'EAV) ayant causé des accidents graves selon la cause principale de ces derniers, Ø 2019-2023



Trottinette électrique

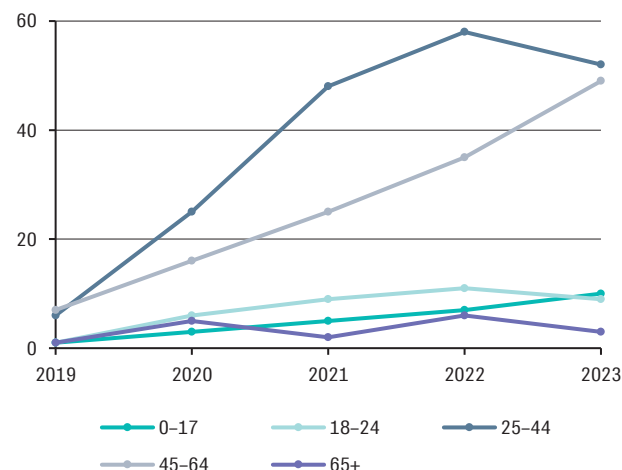
À l'échelle suisse, on dispose de données relatives aux accidents de trottinette électrique depuis 2019. Les données pour 2019 ayant été enregistrées a posteriori, elles ne sont pas entièrement comparables avec celles des autres années. En 2023, 121 personnes circulant à trottinette électrique ont été grièvement blessées et deux ont été tuées sur les routes suisses. Le nombre d'accidents graves de trottinette électrique a donc augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente. La hausse était à chaque fois plus importante les années précédentes.

En moyenne pour les années 2019 à 2023, les accidents graves de trottinette électrique ont majoritairement frappé la tranche d'âge des 25-44 ans, tant en chiffres absolus que par rapport à leur part de la population. En 2023, le nombre d'accidents graves a cependant légèrement diminué dans cette tranche d'âge, alors qu'il a continué à augmenter chez les 45-64 ans. L'accidentalité de ces deux tranches d'âge se situe donc désormais à un niveau similaire en chiffres absolus. Compte tenu de la part qu'ils-elles représentent dans la population, les 18-24 ans présentent un taux d'accidents similaire à celui des 45-64 ans.

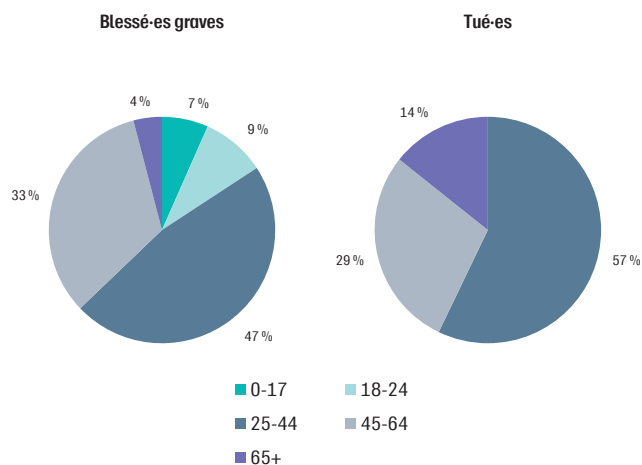
Près de 80 % des personnes grièvement accidentées à trottinette électrique sont des hommes. La plupart des accidents se produisent en localité (92 %). Près de la moitié ont lieu à l'aube, au crépuscule ou de nuit. Une part relativement élevée (19 %) des accidents graves de trottinette électrique se produit sur le trottoir, où la plupart des conducteur-rices n'auraient probablement même pas le droit de rouler.

Trois quarts des accidents graves de trottinette électrique sont des pertes de maîtrise. Celles-ci se produisent souvent sur des tronçons en ligne droite. Près de 40 % des pertes de maîtrise sont imputables à l'alcool et 19 % sont dus à l'inattention / la distraction. Les collisions avec d'autres usager-ères de la route représentent un quart des accidents graves de trottinette électrique. Près de la moitié de ces collisions sont dues à un refus de priorité, commis soit par les usager-ères de trottinette électrique soit par les usager-ères antagonistes.

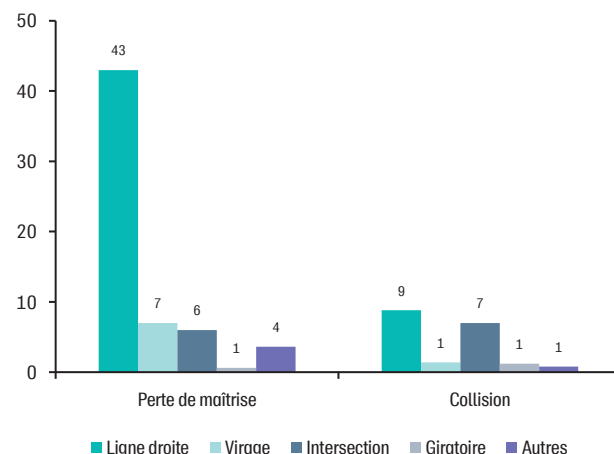
Évolution du nombre d'utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2019-2023



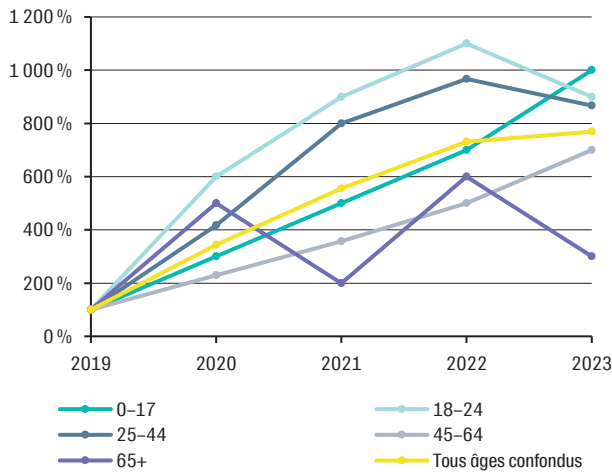
Répartition des utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon leur âge, Ø 2019-2023



Utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2019-2023



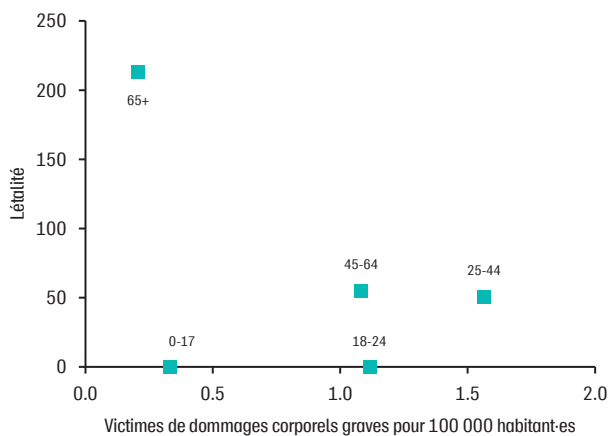
Évolution indexée du nombre d'utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon leur âge, 2019-2023



Utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2019-2023) selon l'âge

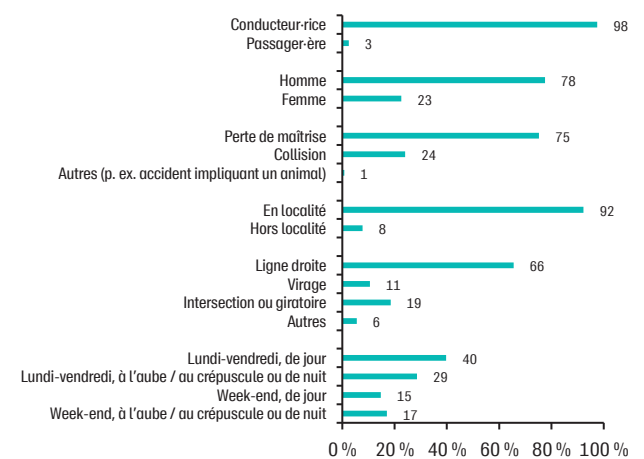
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	Ø 2019-2023
0-17	10	5	0	0	0
18-24	9	7	0	0	0
25-44	51	37	1	1	51
45-64	48	26	1	0	55
65+	3	3	0	0	213
Total	121	79	2	1	41

Utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2019-2023) selon l'âge

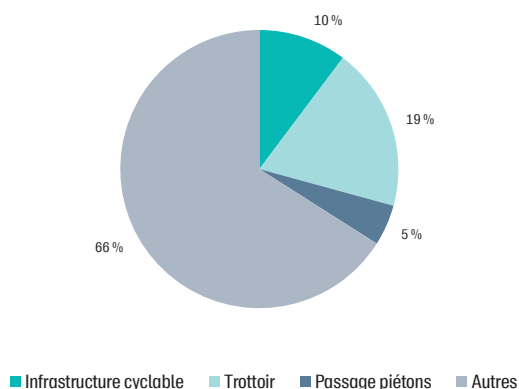


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

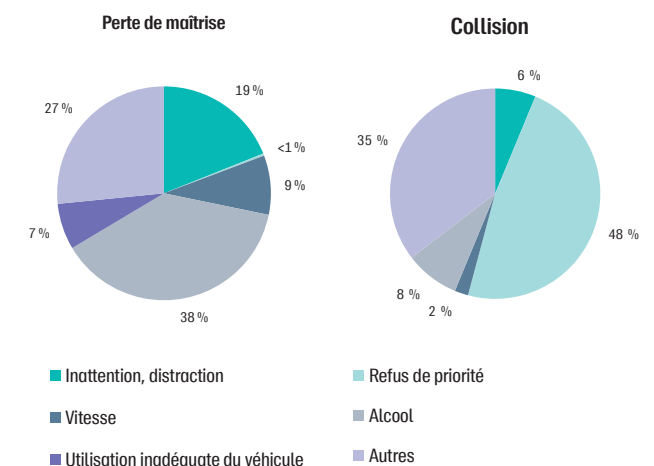
Répartition des utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition des utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels selon l'infrastructure empruntée, Ø 2019-2023



Répartition des utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves dus à une perte de maîtrise ou à une collision selon la cause principale de l'accident, 2019-2023



Véhicules automobiles lourds

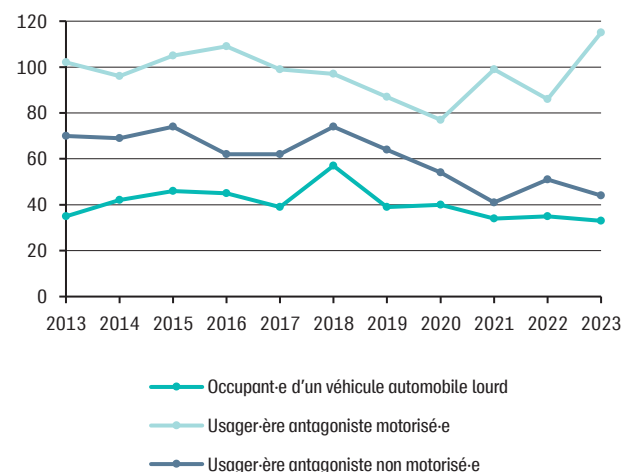
Seuls un peu plus de 4 % des accidents graves survenant sur les routes suisses impliquent un véhicule automobile lourd. Les conséquences de ces accidents sont toutefois graves. La plupart des personnes grièvement ou mortellement blessées sont les usager·ères antagonistes. Les occupant·es des véhicules automobiles lourds, pour leur part, sont généralement bien protégé·es.

Au cours des cinq dernières années, en moyenne 153 personnes ont été grièvement blessées et 27 mortellement dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd. Plus de la moitié des victimes étaient des usager·ères antagonistes motorisé·es et environ 30 % des usager·ères antagonistes non motorisé·es. Pour ces dernier·ères, les conséquences de ces accidents sont particulièrement graves: près de 8 % des piéton·nes et cyclistes blessé·es décèdent des suites de leurs blessures. Fait réjouissant, le nombre d'usager·ères antagonistes non motorisé·es victimes de dommages corporels graves a diminué (-37 %) ces dix dernières années.

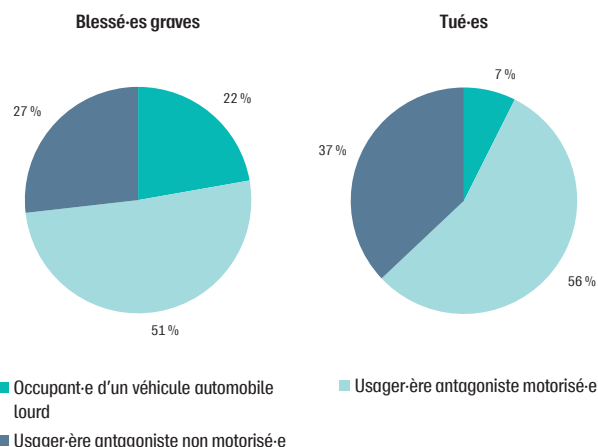
Les occupant·es de véhicules automobiles lourds grièvement ou mortellement blessé·es se ont le plus souvent été accidenté·es dans un bus (47 %) ou dans un camion (37 %). Près de deux tiers des accidents impliquant un véhicule automobile lourd se produisent en localité et seulement 12 % sur autoroute. Les conducteur·rices de véhicules automobiles lourds grièvement ou mortellement blessé·es sont identifié·es comme étant les responsables principaux de l'accident dans la moitié des cas en localité et dans seulement 27 % des cas sur autoroute.

Dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, 51 personnes sont grièvement ou mortellement blessées chaque année à bord de voitures de tourisme. Ces accidents sont le plus souvent provoqués par les conducteur·rices des voitures de tourisme. La situation est différente pour les piéton·nes et les cyclistes grièvement accidenté·es, pour lequel·les on compte respectivement 29 et 21 victimes de dommages corporels graves par an: dans la majorité des cas, les conducteur·rices des véhicules automobiles lourds sont les responsables principaux de ces accidents. Les collisions provoquées par des conducteur·rices de véhicules automobiles lourds sont le plus souvent imputables à un refus de priorité.

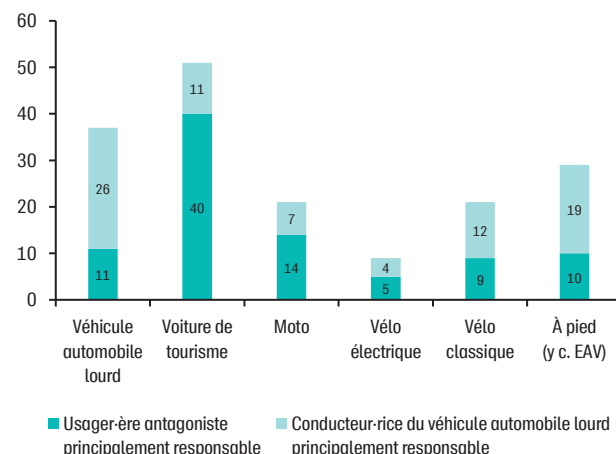
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager·ère de la route touché, 2013-2023



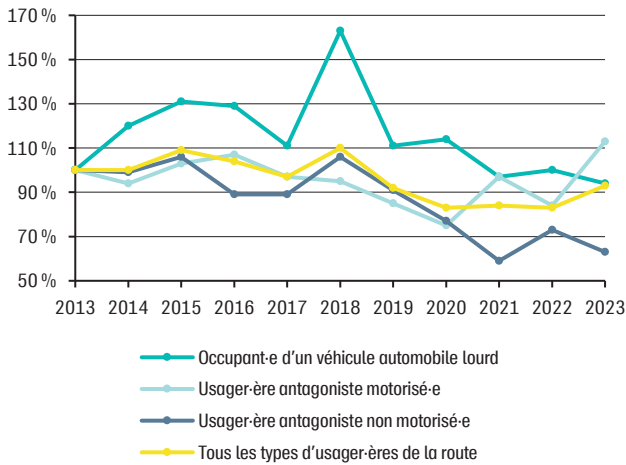
Répartition des victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager·ère de la route touché, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le moyen de locomotion et la personne principalement responsable, Ø 2019-2023



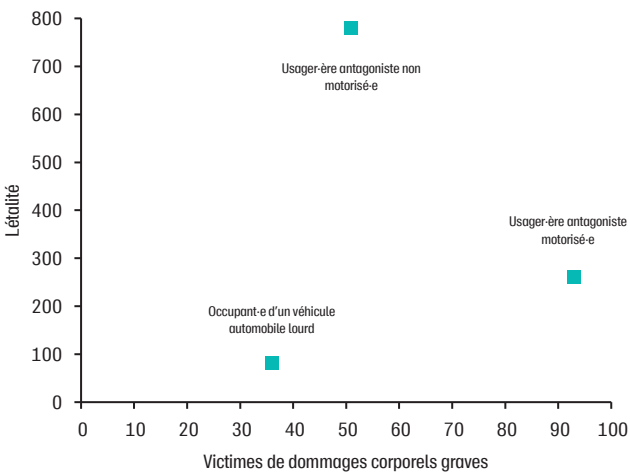
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager-ère de la route touché, 2013-2023



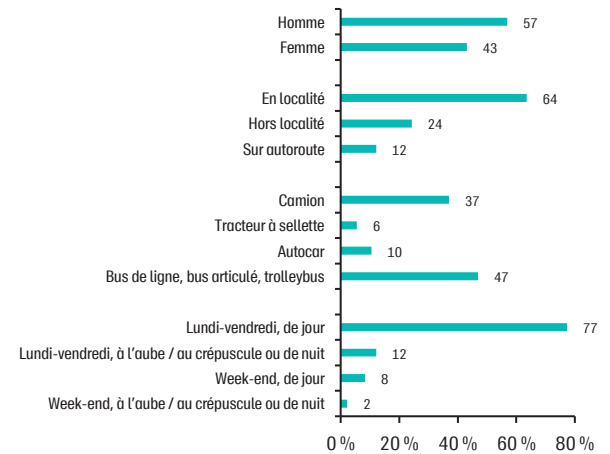
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager-ère de la route touché

Usager-ère touché-e	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Occupant-e d'un véhicule automobile lourd	32	34	1	2	82
Usager-ère antagoniste motorisé-e	97	78	18	15	261
Usager-ère antagoniste non motorisé-e	33	41	11	10	780
Total	162	153	30	27	280

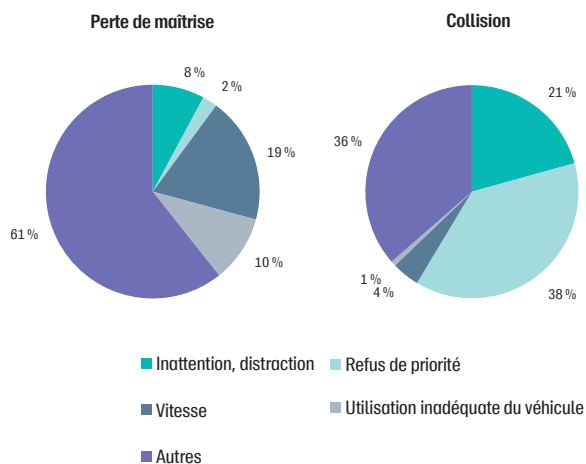
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon le type d'usager-ère de la route touché



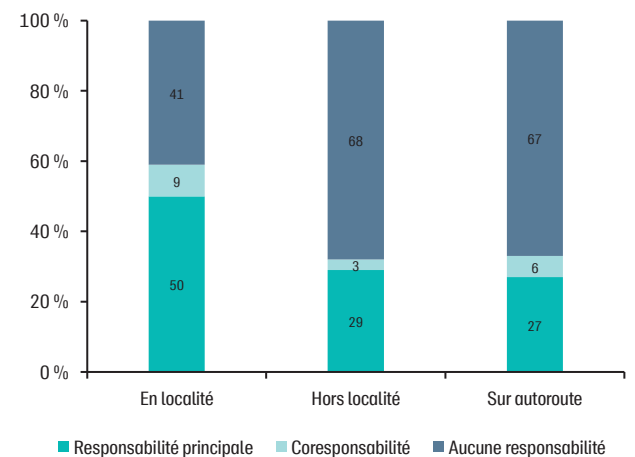
Répartition des occupant-es de véhicules automobiles lourds victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Répartition des pertes de maîtrise graves et des collisions graves provoquées par des conducteur-rices de véhicules automobiles lourds selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Répartition, pour différents lieux, des conducteur-rices de véhicules automobiles lourds impliqués dans les collisions graves selon leur responsabilité dans ces dernières, Ø 2019-2023



Enfants

Sur les dix dernières années, on observe un net recul du nombre de victimes de dommages corporels graves chez les enfants de 0 à 14 ans. Une réduction de 30 % des accidents graves touchant les cyclistes non motorisé-es et les piéton-nes a fortement contribué à cette baisse générale.

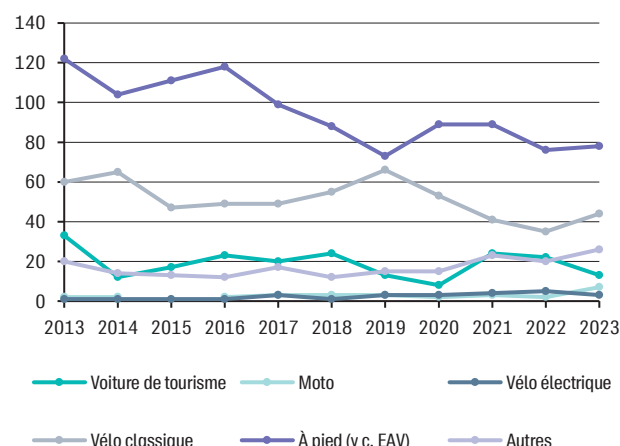
En 2022 et 2023, le nombre d'enfants tué-es dans les accidents de la route en Suisse a de nouveau augmenté (respectivement huit et neuf tué-es) par rapport aux années 2020 et 2021 (respectivement quatre et deux tué-es). Au total, 162 enfants ont été grièvement blessé-es en 2023.

Le nombre d'enfants victimes de dommages corporels graves croît fortement avec l'âge, ce qui est aussi lié au moyen de locomotion emprunté. Si les jeunes enfants subissent surtout des accidents graves à pied ou dans des voitures de tourisme, les deux-roues gagnent en importance chez les enfants plus âgés. À 14 ans, c'est à cyclomoteur que les enfants ont le plus d'accidents graves.

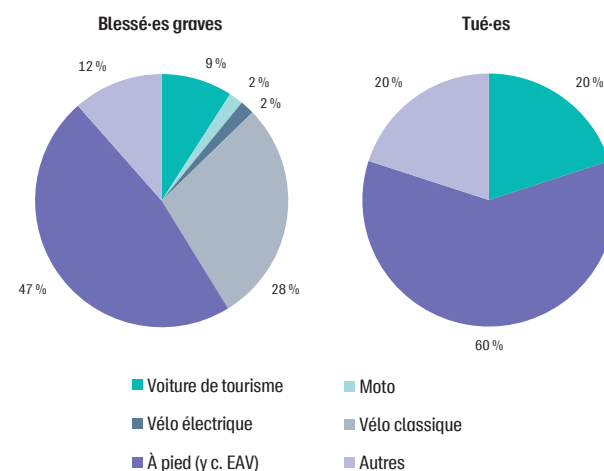
Parmi les quelque 170 enfants de 0 à 14 ans victimes d'accidents graves ou mortels chaque année, environ 86 % prenaient part activement au trafic au moment de l'accident. En moyenne sur les cinq dernières années, 37 % de ces enfants circulaient à pied, 32 % à vélo classique et 18 % avec un engin assimilé à un véhicule tel qu'une trottinette. Les moins de 14 ans qui prenaient part passivement au trafic au moment de l'accident étaient des passager-ères de voitures de tourisme dans 66 % des cas. Dans près de 10 % des cas, ils ou elles étaient transporté-es à vélo classique ou à cyclomoteur, et dans 8 % des cas à moto.

Au fur et à mesure que les enfants grandissent, la répartition des accidents selon le moyen de locomotion varie considérablement en fonction du sexe. Globalement, les garçons en grandissant ont plus souvent des accidents graves que les filles du même âge (risque jusqu'à 50 % plus élevé chez les 10-14 ans). Quelle que soit la tranche d'âge, ils ont plus fréquemment des accidents graves lors de déplacements à pied que les filles. Chez les garçons de 10 à 14 ans, le risque de subir des blessures graves à vélo classique ou à cyclomoteur est particulièrement élevé.

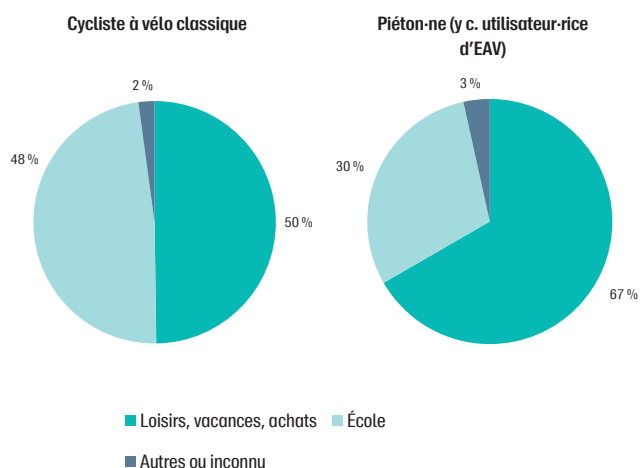
Évolution du nombre d'enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2013-2023



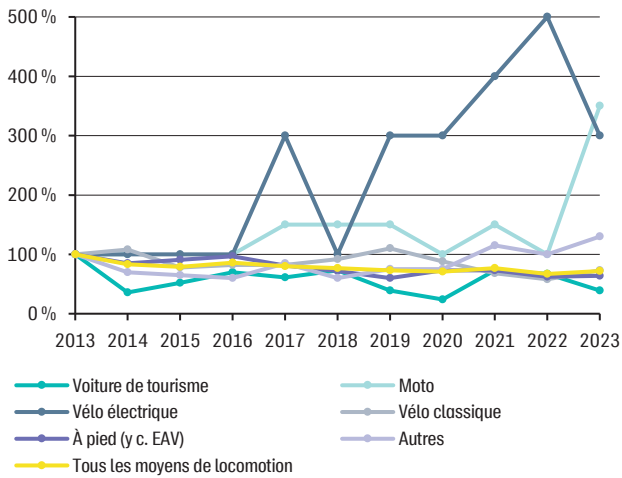
Répartition des enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des enfants (0-14 ans) ayant subi des dommages corporels graves en se déplaçant activement à pied ou sur un vélo classique selon le but de leur trajet, Ø 2019-2023



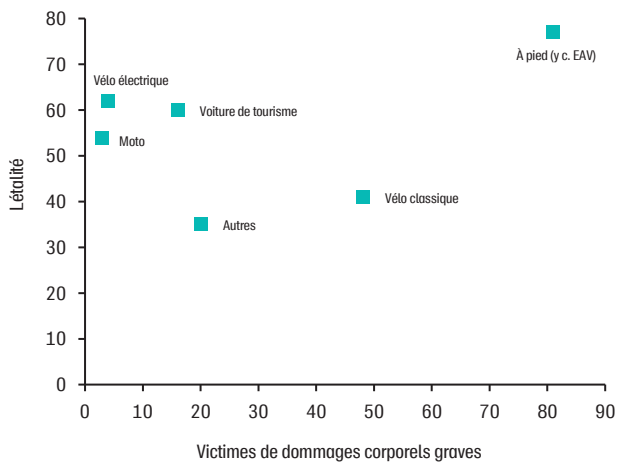
Évolution indexée du nombre d'enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2013-2023



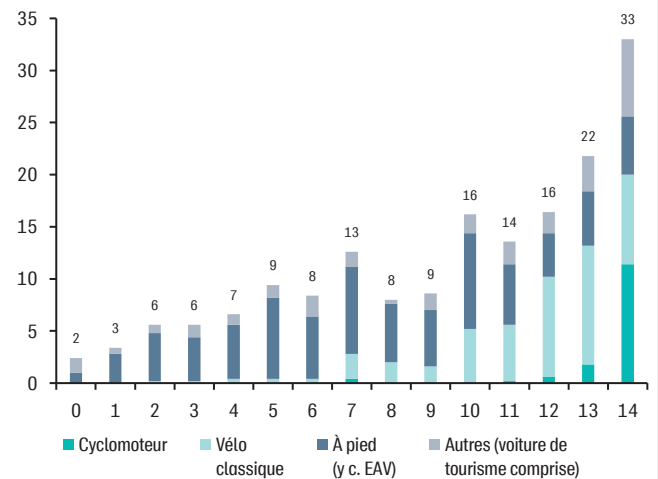
Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	12	15	1	1	60
Moto	6	3	1	0	54
Vélo électrique	3	3	0	0	62
Vélo classique	43	47	1	0	41
À pied (y c. EAV)	73	78	5	3	77
Autres	25	19	1	1	35
Total	162	166	9	5	59

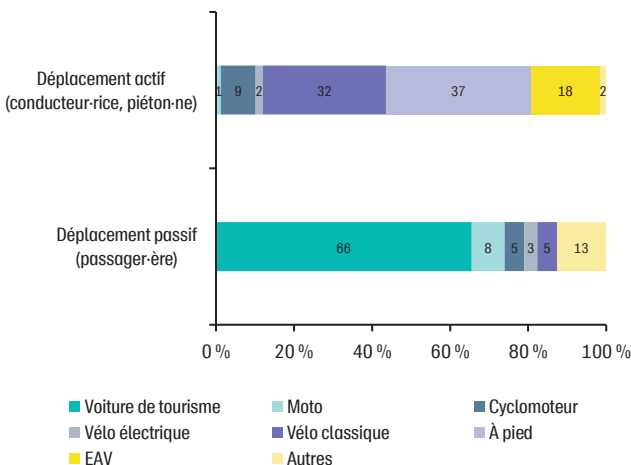
Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion



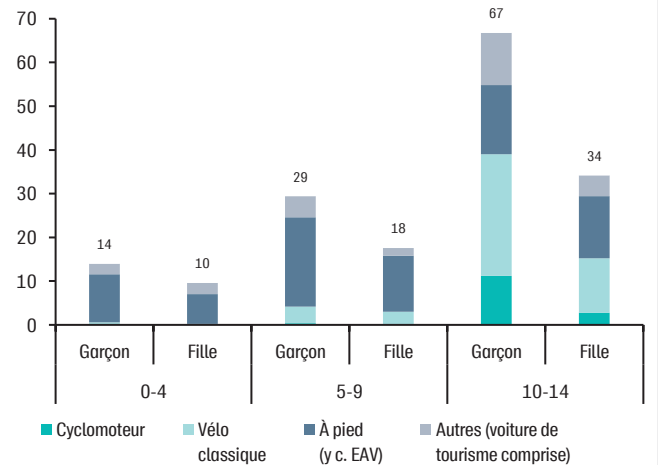
Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et l'âge, Ø 2019-2023



Répartition des enfants (0-14 ans) ayant subi des dommages corporels graves corporels lors d'un déplacement actif respectivement passif selon le moyen de locomotion (Ø 2019-2023)



Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, l'âge et le sexe, Ø 2019-2023



Jeunes adultes

Au cours des dix dernières années, le nombre de victimes de dommages corporels graves a, d'une manière générale, diminué chez les 18-24 ans. Une analyse différenciée selon le moyen de locomotion révèle cependant une évolution contrastée. Les occupant-es de voitures de tourisme ont enregistré le recul le plus important des dommages corporels graves. En revanche, le nombre d'accidents graves à moto ou à vélo électrique a fortement augmenté pour cette tranche d'âge. Les accidents de vélo électrique restent toutefois rares, malgré la hausse du nombre de kilomètres parcourus.

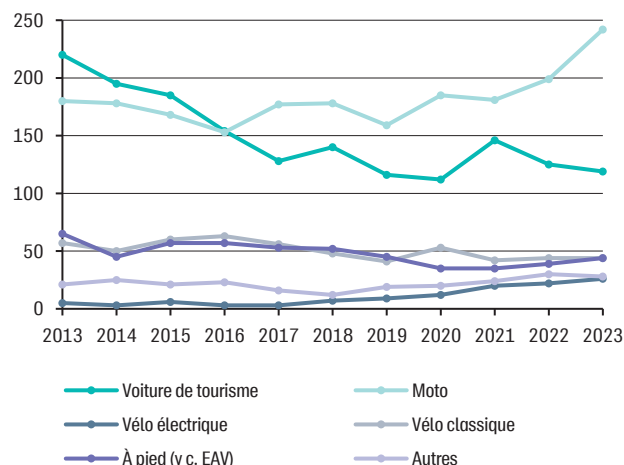
C'est principalement à moto et en voiture que les jeunes adultes subissent des dommages corporels graves. Comparés aux accidents relatifs aux autres moyens de locomotion, les accidents de moto se caractérisent par une fréquence et une létalité élevées.

Par rapport aux 25-64 ans, les jeunes conducteur-rices sont plus fréquemment les seul-es responsables principaux-aes des collisions entraînant des blessures graves, et ce, aussi bien en voiture de tourisme (62 % contre 43 %) qu'à moto. Même si, pour ce moyen de locomotion, la différence est plus faible (47 % contre 33 %).

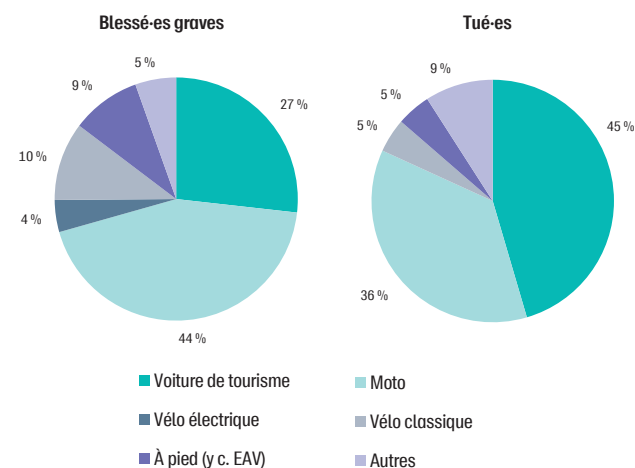
Chez les jeunes adultes, les accidents causant des dommages corporels graves sont le plus souvent dus à l'inattention / la distraction, à des refus de priorité ou à une vitesse excessive. En particulier la vitesse et l'inattention / la distraction sont des causes d'accidents nettement plus fréquentes dans cette tranche d'âge que chez les 25-64 ans.

Environ 75 % des jeunes de 18 à 24 ans victimes de dommages corporels graves sont des hommes. Dans cette tranche d'âge, les hommes sont plus souvent impliqués dans les accidents que les femmes, quel que soit le type d'accident. La différence est particulièrement frappante dans le cas des pertes de maîtrise: elles sont presque quatre fois plus fréquentes chez les hommes que chez les femmes.

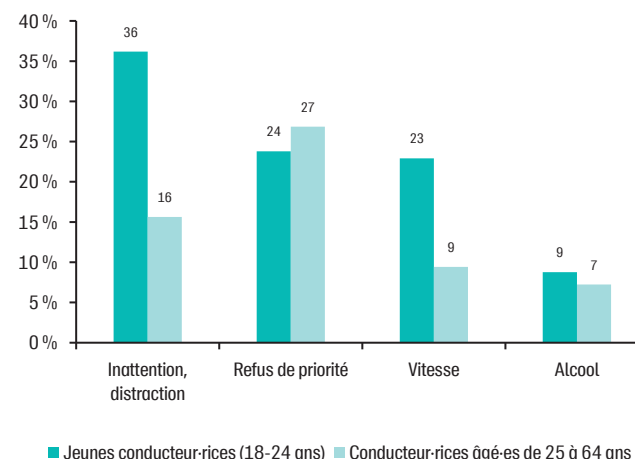
Évolution du nombre de jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2013-2023



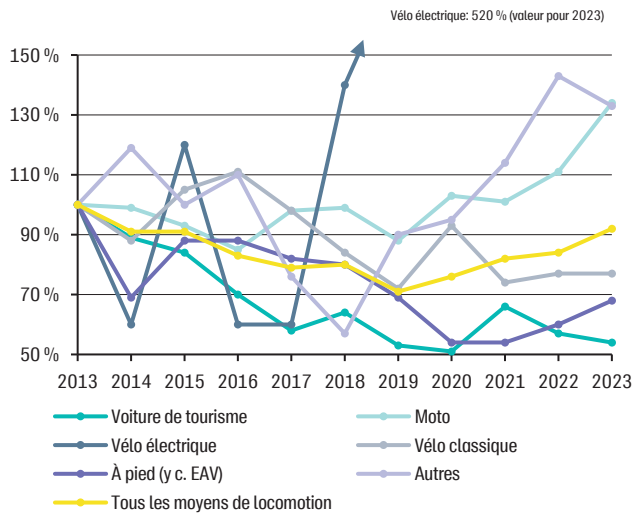
Répartition des jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Proportion des accidents dans lesquels des conducteur-rices de voitures de tourisme âgées respectivement de 18 à 24 ans et de 25 à 64 ans sont grièvement blessé-es ou tué-es, pour d'importantes causes principales d'accident, Ø 2019-2023



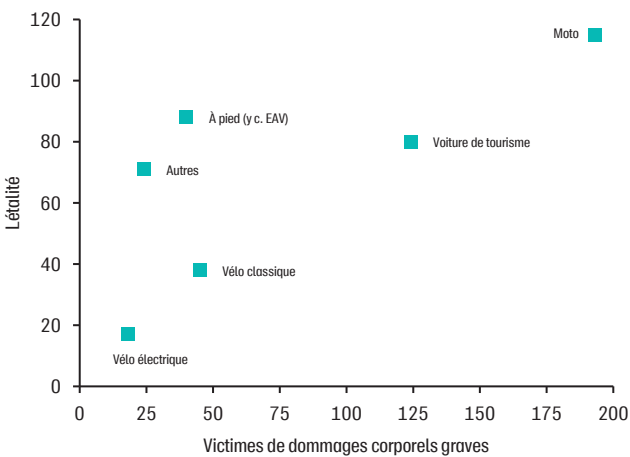
Évolution indexée du nombre de jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2013-2023



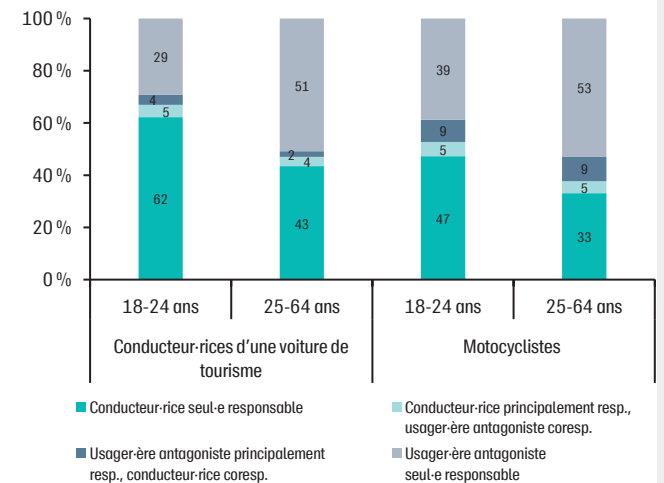
Jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	110	113	9	10	80
Moto	232	185	10	8	115
Vélo électrique	26	18	0	0	17
Vélo classique	41	44	3	1	38
À pied (y c. EAV)	43	39	1	1	88
Autres	26	23	2	2	71
Total	478	421	25	22	83

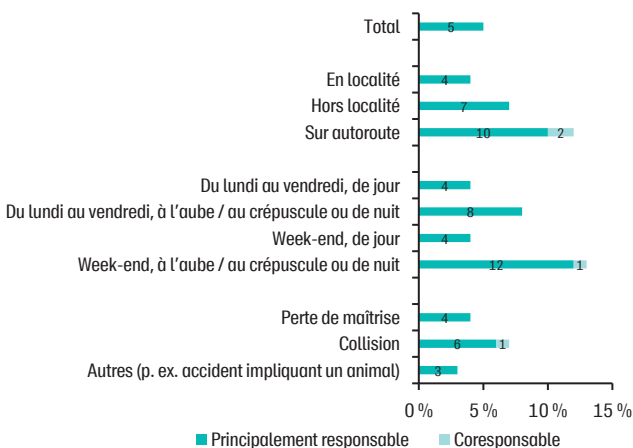
Jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion



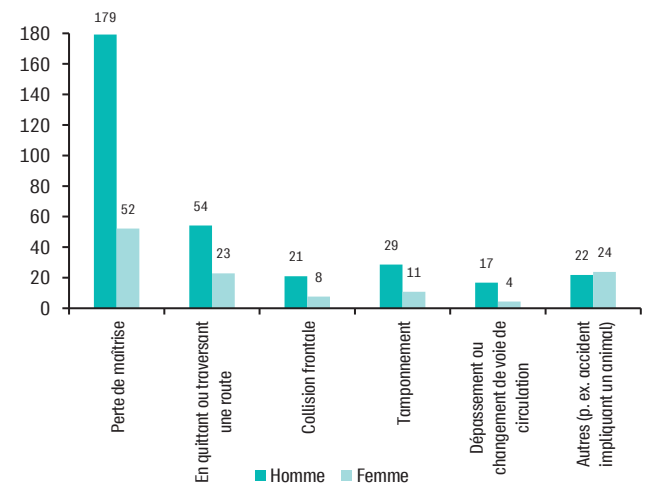
Répartition, pour deux moyens de locomotion et au sein de deux tranches d'âge, des conducteur-rices ayant subi des dommages corporels graves dans les collisions selon la responsabilité de chaque partie, Ø 2019-2023



Proportion des jeunes conducteur-rices de voitures de tourisme (18-24 ans) principalement responsables ou coresponsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2023



Jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le sexe et le type d'accident, Ø 2019-2023



Seniors

Durant la dernière décennie, le nombre d'accidents graves subis par les seniors (65 ans et plus) a augmenté. Cette hausse découle du fait que nettement plus de personnes de cette tranche d'âge ont des accidents de vélo électrique ou de moto. Chez les piéton-nes, on observe en revanche un fort recul de près de 40 %. Durant cette même période, le nombre de seniors grièvement ou mortellement blessé-es dans des accidents de voiture de tourisme ou de vélo classique est resté stable.

Ces cinq dernières années, en moyenne 833 seniors ont été grièvement blessé-es et 87 autres ont perdu la vie sur les routes suisses.

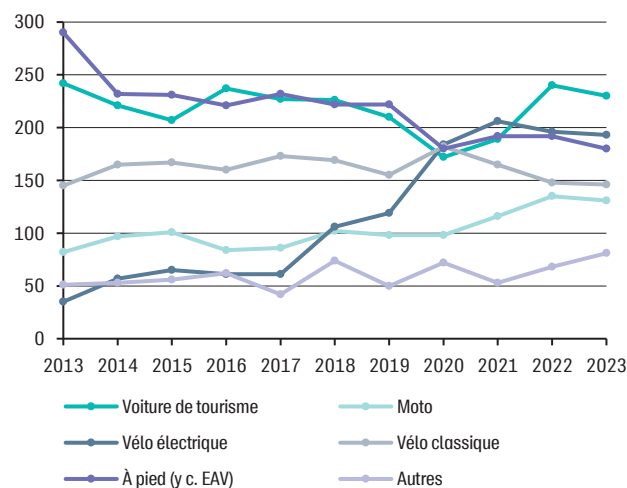
Les conducteur-rices de voitures de tourisme impliqué-es dans une collision grave avec un-e autre usager-ère de la route sont nettement plus souvent seul-es responsables de l'accident lorsqu'elles ou ils ont 65 ans ou plus que lorsqu'elles ou ils ont entre 25 et 64 ans (65 % contre 43 %).

L'inattention / la distraction est une cause d'accident grave un peu plus fréquente chez les automobilistes de 65 ans et plus que chez les automobilistes qui ont entre 25 et 64 ans. L'inverse est vrai pour les refus de priorité et la conduite sous l'emprise de l'alcool.

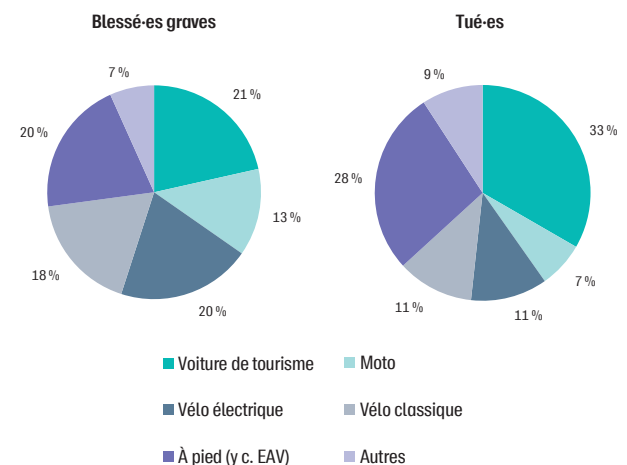
Les personnes de 65 ans et plus conduisant des voitures de tourisme sont les principales responsables de 9 % de l'ensemble des accidents graves, de 12 % de ceux qui surviennent sur l'autoroute et de 13 % des collisions.

Plus les seniors sont âgé-es, plus les différences entre les femmes et les hommes en termes d'accidentalité s'amenuisent. Chez les 65-74 ans, deux fois plus d'hommes que de femmes sont grièvement ou mortellement blessés. Chez les 75-84 ans, ce sont encore 40 % de plus d'hommes que de femmes, et chez les personnes de 85 ans et plus, le nombre d'hommes et de femmes est presque identique. Globalement, les hommes âgés ont nettement plus souvent des accidents avec des deux-roues (motorisés), tandis que les femmes âgées subissent bien plus fréquemment des accidents lorsqu'elles se déplacent à pied.

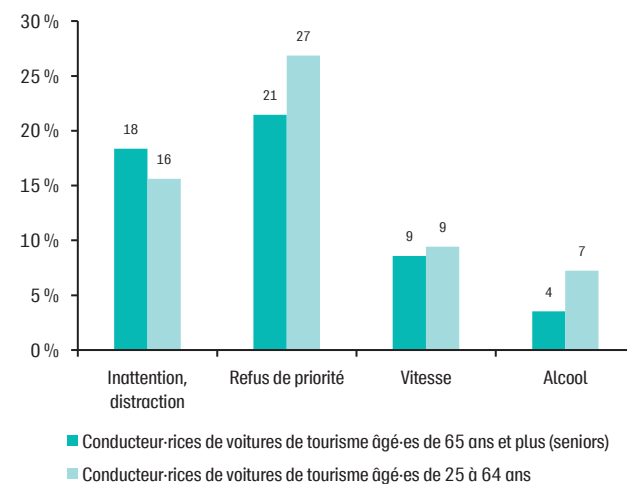
Évolution du nombre de seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2013-2023



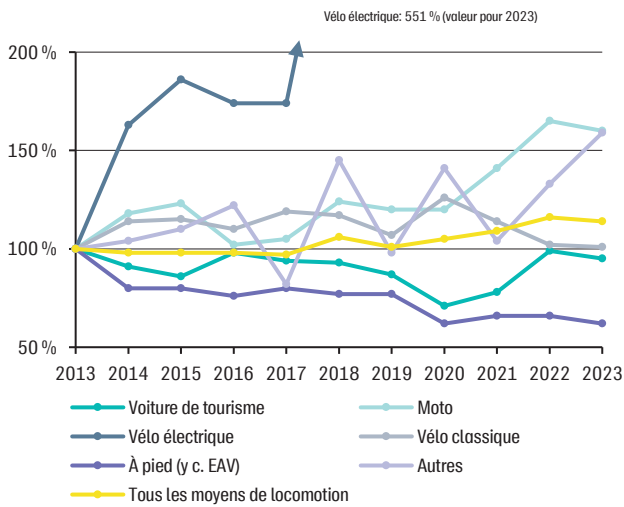
Répartition des seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Proportion des accidents dans lesquels des conducteur-rices de voitures de tourisme âgé-es respectivement de 65 ans et plus (seniors) et de 25 à 64 ans sont grièvement blessé-es ou tué-es, pour d'importantes causes principales d'accident, Ø 2019-2023



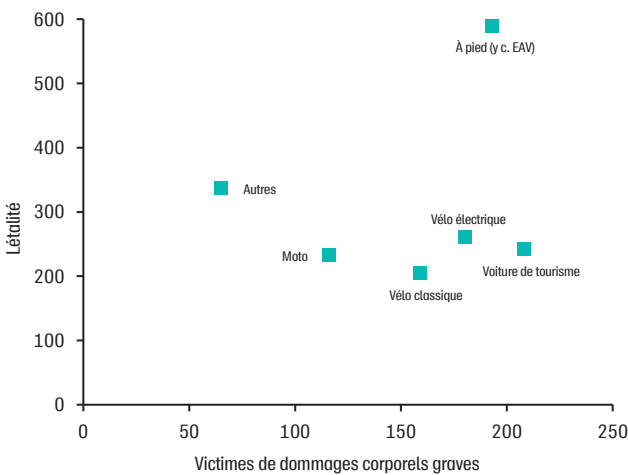
Évolution indexée du nombre de seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2013-2023



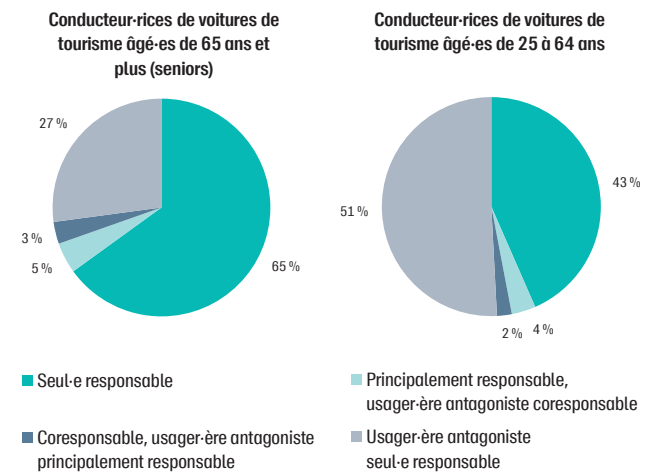
Seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	195	179	35	29	242
Moto	125	110	6	6	233
Vélo électrique	187	169	6	10	261
Vélo classique	139	149	7	10	205
À pied (y c. EAV)	156	170	24	24	589
Autres	72	56	9	8	337
Total	874	833	87	87	304

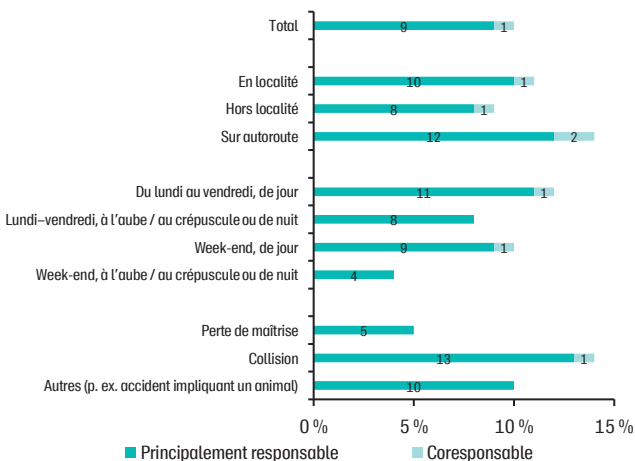
Seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) selon le moyen de locomotion



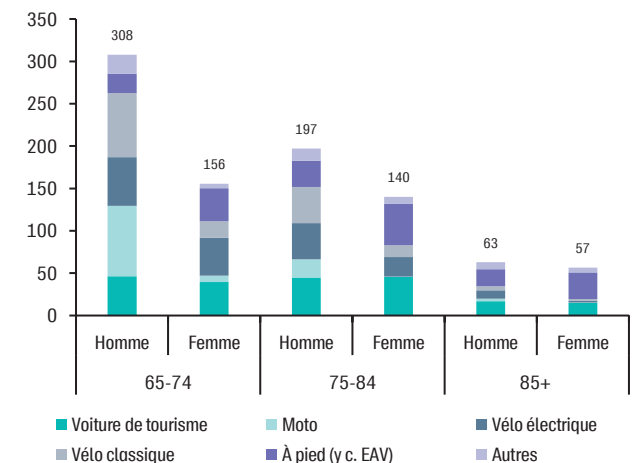
Répartition des conducteur-rices de voitures de tourisme âgé-es respectivement de 65 ans et plus (seniors) et de 25 à 64 ans qui ont subi des dommages corporels graves dans les collisions, selon la responsabilité de chaque partie, Ø 2019-2023



Proportion des conducteur-rices de voitures de tourisme âgé-es de 65 ans et plus (seniors) principalement responsables ou coresponsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, l'âge et le sexe, Ø 2019-2023



En localité

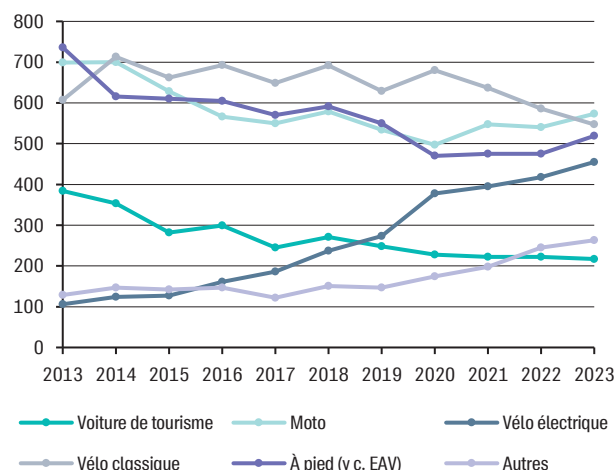
Entre 2013 et 2023, le nombre de victimes de dommages corporels graves sur les routes en localité a diminué de 3 %. Il a cependant évolué différemment selon le moyen de locomotion considéré: alors qu'il a baissé de 43 % chez les conducteur·rices de voiture de tourisme et de 10 % à 29 % chez les motocyclistes, les cyclistes non motorisé·es et les piéton·nes, il a quadruplé sur cette période chez les cyclistes motorisé·es. Il a également doublé pour les utilisateur·rices d'autres moyens de locomotion, ce qui s'explique principalement par la hausse du nombre d'accidents graves de trottinette électrique observée ces dernières années.

En moyenne annuelle, 32 piéton·nes perdent la vie en localité. Ces personnes forment le principal groupe de personnes tuées en localité (38 %). Cela est lié notamment à leur grande vulnérabilité physique: leur risque de décès (léthalité) dans un accident en localité est presque cinq fois plus élevé que celui des occupant·es de voitures de tourisme et trois fois plus grand que celui des cyclistes non motorisé·es. Pour les usager·ères particulièrement vulnérables, le risque de décéder est par ailleurs nettement plus élevé sur les routes limitées à 40 ou 50 km/h que sur celles qui sont limitées à 20 ou 30 km/h.

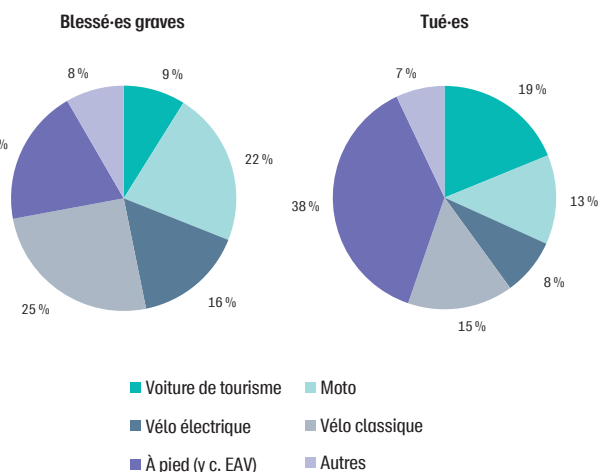
Deux tiers des victimes de dommages corporels graves en localité sont de sexe masculin. Entre 18 et 64 ans, c'est à moto ou sur un vélo classique que les hommes sont le plus souvent victimes d'un accident grave. Chez les femmes, les groupes d'usager·ères le plus souvent touchés par les accidents graves en localité sont les piétonnes de moins de 25 ans ou de 65 ans et plus et les cyclistes motorisées ou non motorisées âgées de 25 à 64 ans. Les hommes de 65 ans et plus sont plus souvent victimes d'accidents de vélo classique ou de vélo électrique que les femmes de la même tranche d'âge.

42 % des accidents graves survenant en localité sont des pertes de maîtrise. Celles-ci se produisent surtout sur des tronçons en ligne droite. Les accidents graves qui ont lieu en localité sont le plus souvent dus à des refus de priorité.

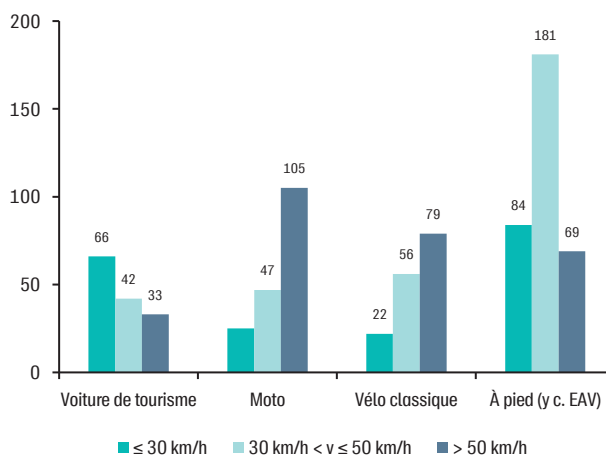
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves liés à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, 2013-2023



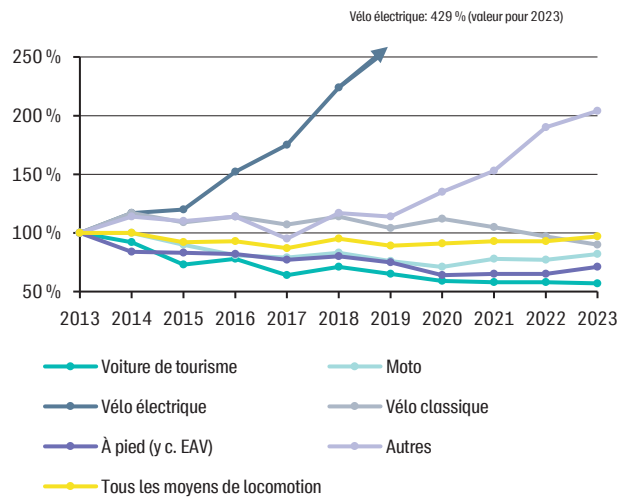
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Léthalité des accidents survenus en localité selon la limite de vitesse signalée et le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



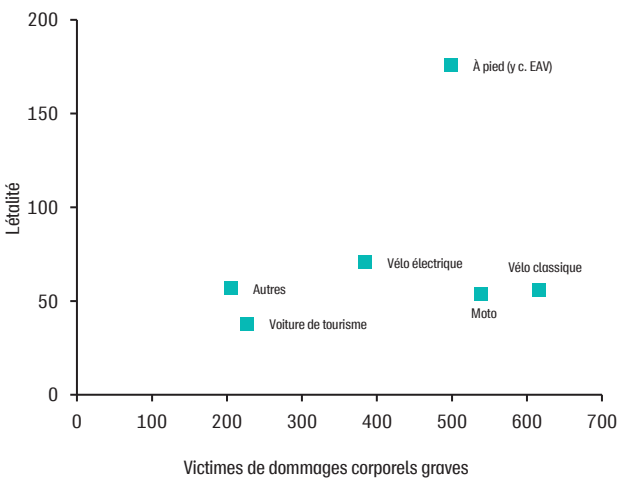
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, 2013-2023



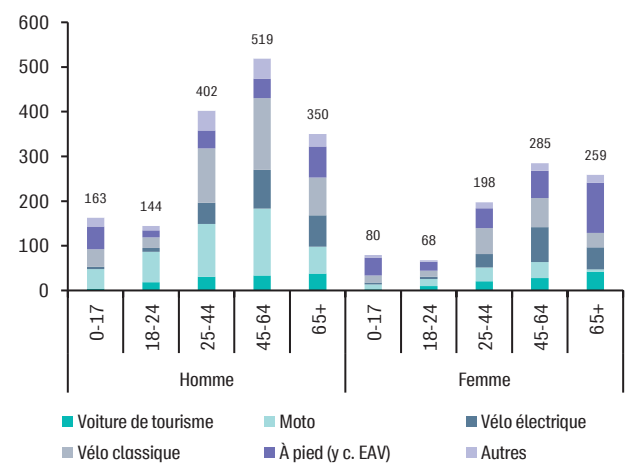
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	207	212	10	16	38
Moto	560	527	13	11	54
Vélo électrique	448	376	7	7	71
Vélo classique	534	602	13	13	56
À pied (y c. EAV)	482	466	37	32	176
Autres	253	199	10	6	57
Total	2 484	2 383	90	86	70

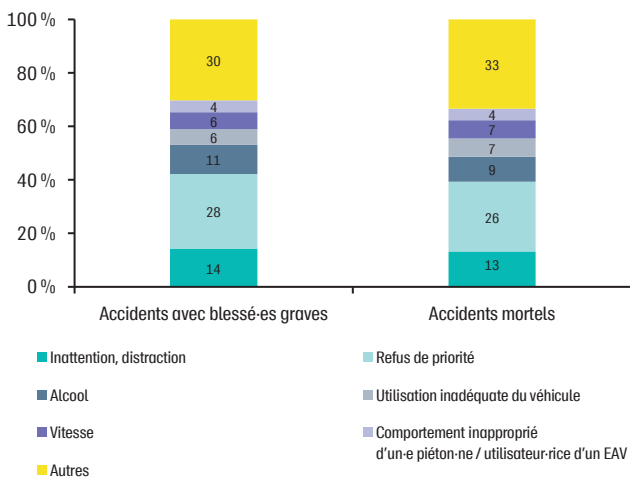
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion



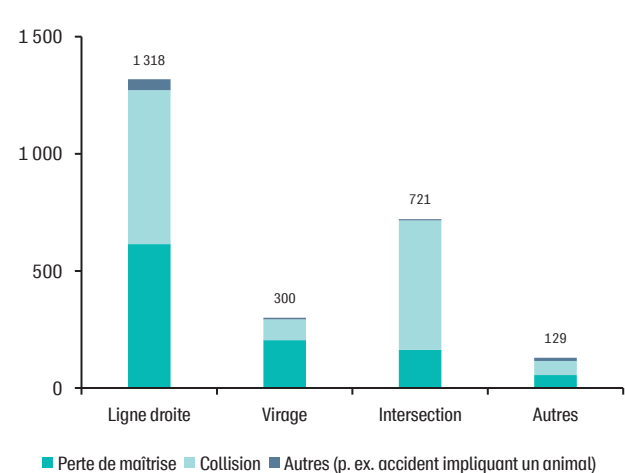
Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2019-2023



Répartition des accidents avec blessés graves et des accidents mortels survenus en localité selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le type d'accident et le lieu de l'accident, Ø 2019-2023



Hors localité

Le nombre de victimes de dommages corporels graves hors localité a reculé d'environ 16 % entre 2013 et 2019. Depuis 2020, le nombre d'accidents augmente cependant à nouveau. Il dépasse même le niveau initial. Seul-es les occupant-es de voitures de tourisme et les piéton-n-es enregistrent une baisse par rapport à 2013 (-28 % d'accidents de voitures de tourisme et -10 % d'accidents de piétons). En revanche, le nombre de victimes de dommages corporels graves hors localité a nettement augmenté durant cette période parmi les utilisat ur-ices de vélos électriques.

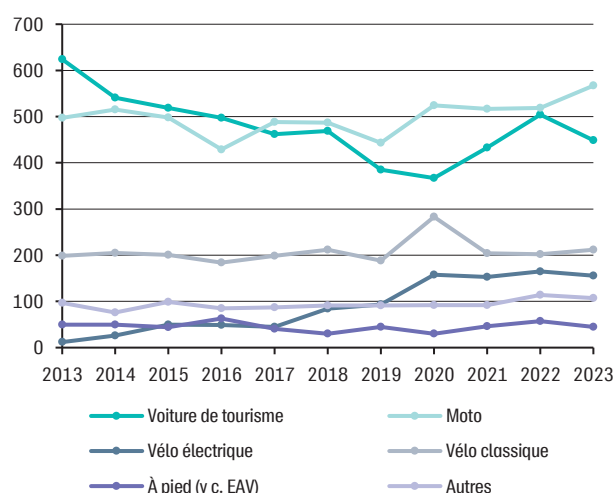
En chiffres absolus, les motocyclistes constituent le groupe de blessé-es graves hors localité le plus important (36 %). Parmi les tué-es, les occupant-es de voitures de tourisme représentent le plus grand groupe (39 %).

Les usager-ères de la route vulnérables, en particulier les piéton-n-es, courent le risque de loin le plus grand de décéder des suites d'un accident survenant hors localité. Toutefois, les motocyclistes et les cyclistes motorisé-es présentent également une létalité plus élevée que les occupant-es de voitures de tourisme et les cyclistes non motorisé-es.

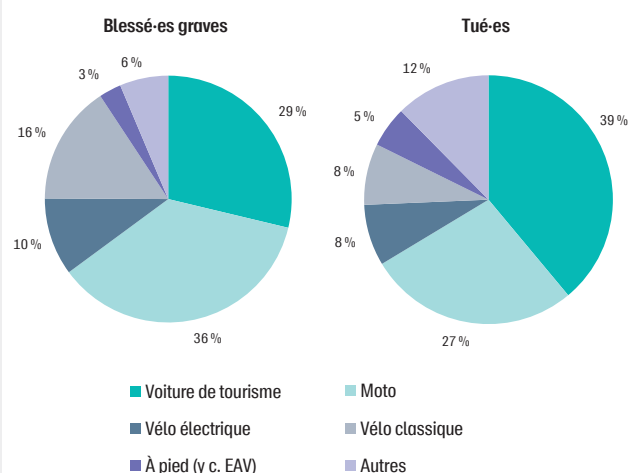
Près de trois quarts des personnes grièvement accidentées hors localité sont des hommes. Entre 18 et 64 ans, c'est à moto que les hommes sont le plus souvent victimes d'un accident grave hors localité, alors que les femmes le sont en voiture de tourisme. Dans la tranche d'âge la plus jeune (0-17 ans)  galement, on constate une part particulièrement élevée d'accidents à moto, due à la grande accidentalité des 15-17 ans avec ce moyen de locomotion.   partir de 65 ans, c'est à bord de voitures de tourisme que les accidents graves ou mortels sont le plus fréquents hors localité, aussi bien chez les hommes que chez les femmes. Si l'on considère toutefois les vélos classiques et les vélos électriques ensemble, ils jouent un rôle encore plus important que les voitures de tourisme dans l'accidentalité touchant les hommes de 65 ans et plus.

La plupart des accidents graves survenant hors localité sont des pertes de maîtrise (54 %). Elles se produisent souvent dans des virages. La cause principale la plus fréquente des accidents graves hors localité est une vitesse excessive ou inadaptee. Les collisions avec un objet dont les conséquences sont les plus lourdes sont les collisions avec un arbre.

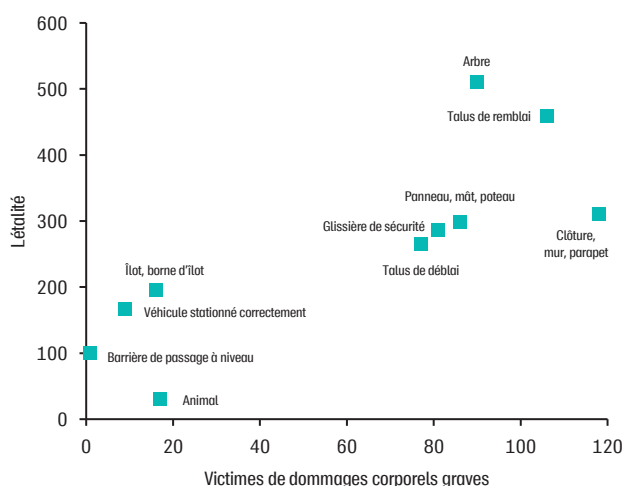
 volution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion, 2013-2023



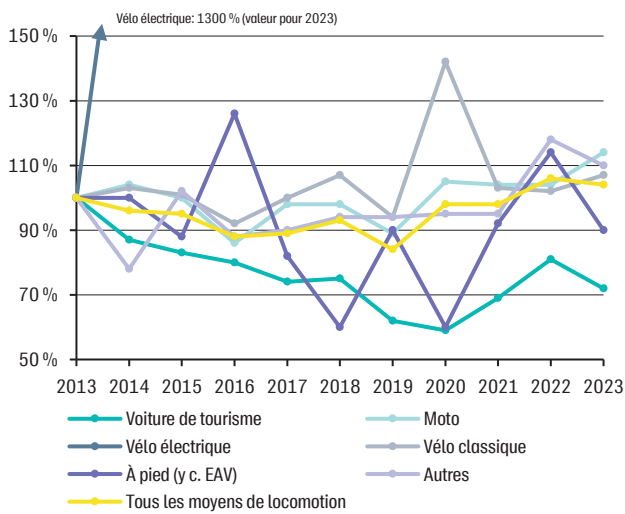
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion,   2019-2023



Victimes de dommages corporels graves (  2019-2023) et létalité (  2013-2023) pour les accidents survenus hors localité selon l'objet percute



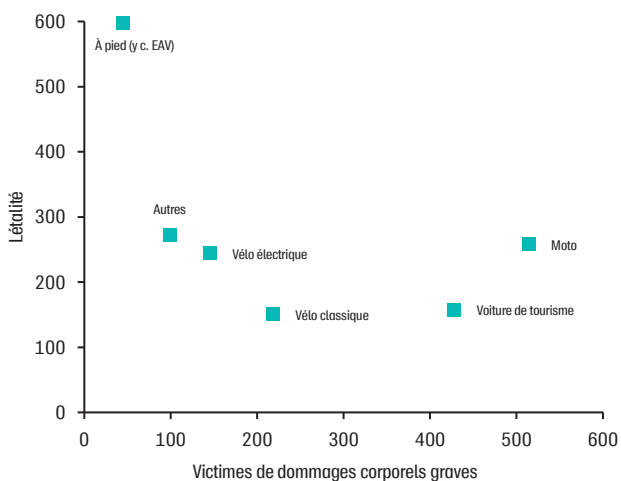
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion, 2013-2023



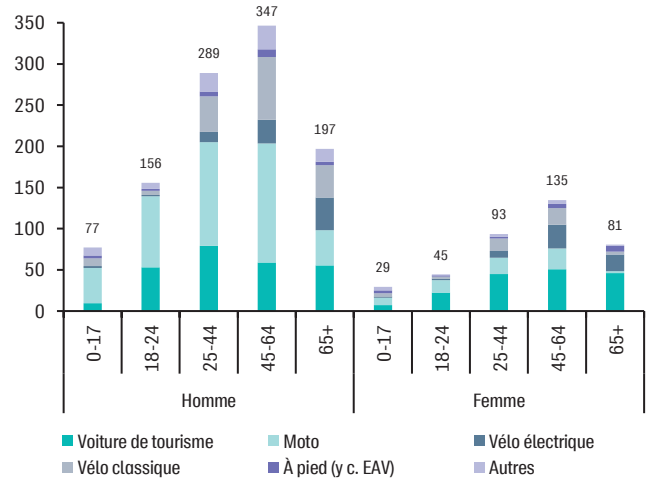
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	396	384	53	44	158
Moto	534	483	33	31	258
Vélo électrique	147	136	9	9	245
Vélo classique	199	209	13	9	151
À pied (y c. EAV)	38	39	7	6	598
Autres	96	85	11	14	272
Total	1 410	1 335	126	113	200

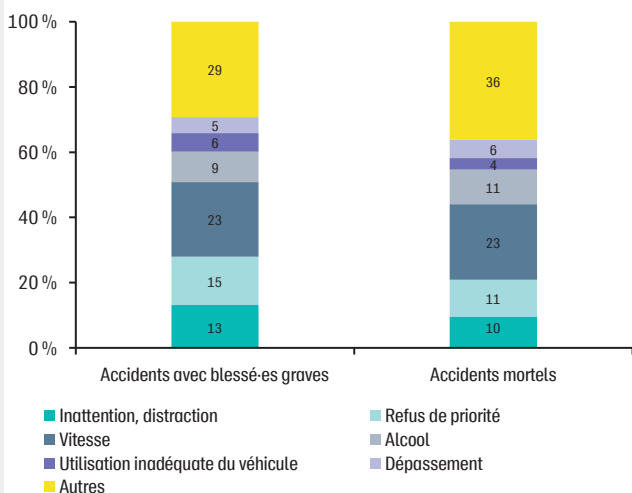
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion



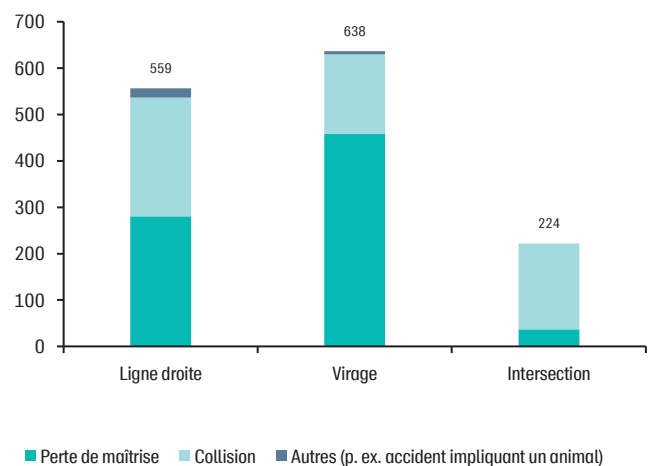
Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2019-2023



Répartition des accidents avec blessé-es graves et des accidents mortels survenus hors localité selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus hors localité selon le type d'accident et le lieu de l'accident, Ø 2019-2023



Sur autoroute

En 2023, 222 personnes ont été grièvement ou mortellement blessées sur les autoroutes suisses. Globalement, les accidents sur autoroute occasionnant des dommages corporels graves ont connu une évolution réjouissante ces dix dernières années. En particulier le nombre de victimes de dommages corporels graves chez les occupant-es de voitures de tourisme a nettement baissé (-35 %). L'équipement toujours plus courant des véhicules en systèmes d'aide à la conduite, tels que l'assistant au freinage d'urgence, a probablement joué un rôle important dans ce contexte.

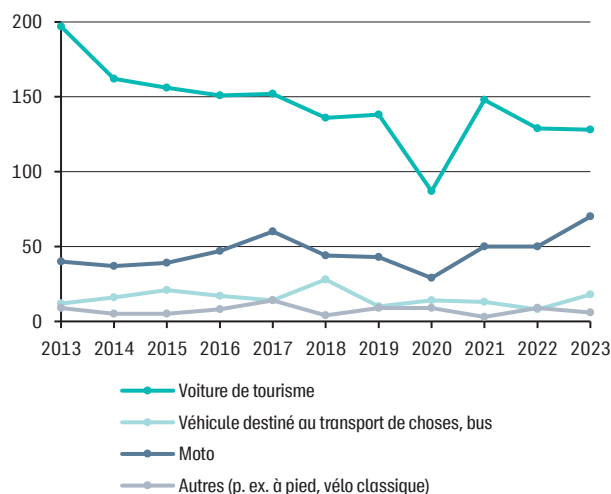
Environ deux tiers des personnes grièvement ou mortellement blessées sur les autoroutes au cours des cinq dernières années circulaient à bord d'une voiture de tourisme. Cela s'explique surtout par la forte exposition des occupant-es de voitures de tourisme, puisque le risque de décéder à moto est plus de quatre fois plus élevé qu'en voiture. Durant cette période, les motocyclistes représentaient 16 % des personnes tuées sur les autoroutes et 26 % des personnes grièvement blessées.

La répartition du nombre de victimes de dommages corporels graves sur les autoroutes selon le jour de la semaine et l'heure de la journée n'est pas surprenante: les accidents, quel que soit le moyen de locomotion, sont plus fréquents dans le trafic lié au travail et aux activités de la vie quotidienne que le weekend.

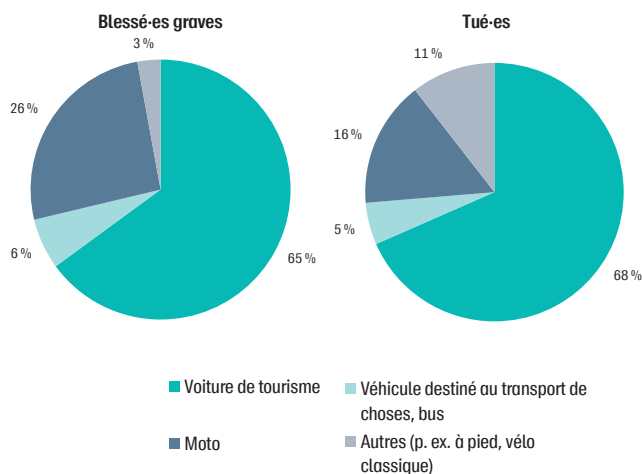
Sur autoroute, un quart des accidents occasionnant des blessés graves et un quart des accidents mortels sont dus à l'attention / la distraction. Le talonnement du véhicule qui précède (15 %) et une vitesse excessive (14 %) sont d'autres causes principales courantes des accidents faisant des blessés graves. Pour les accidents mortels, les excès de vitesse sont la deuxième cause principale la plus fréquente (13 %), au même titre que l'alcool.

Deux personnes sur trois grièvement blessées sur autoroute sont des hommes; 90 % d'entre eux étaient au volant du véhicule. Il s'agissait généralement d'une voiture de tourisme, ou souvent aussi d'une moto. Seulement 56 % des femmes grièvement accidentées sur autoroute conduisaient elles-mêmes.

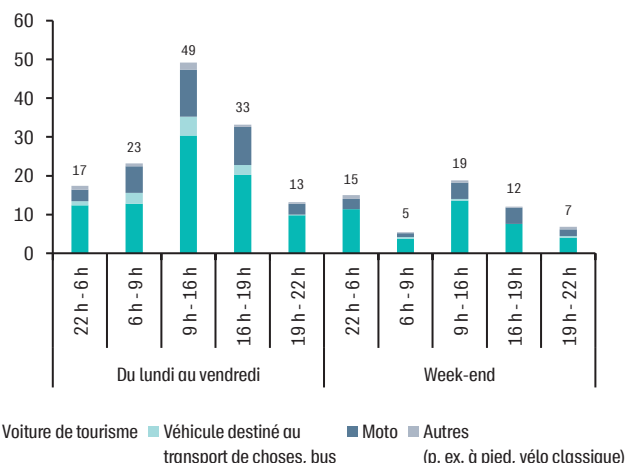
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, 2013-2023



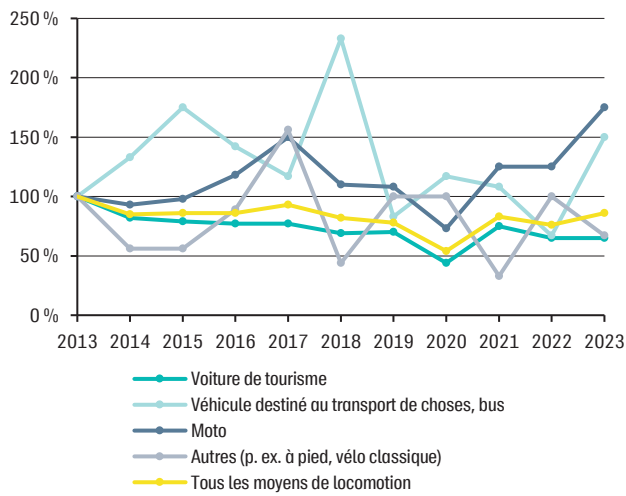
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dans les accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, le jour et l'heure des accidents, Ø 2019-2023



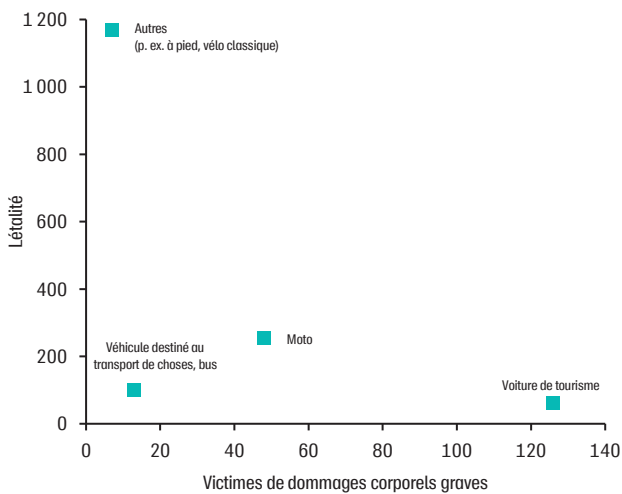
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, 2013-2023



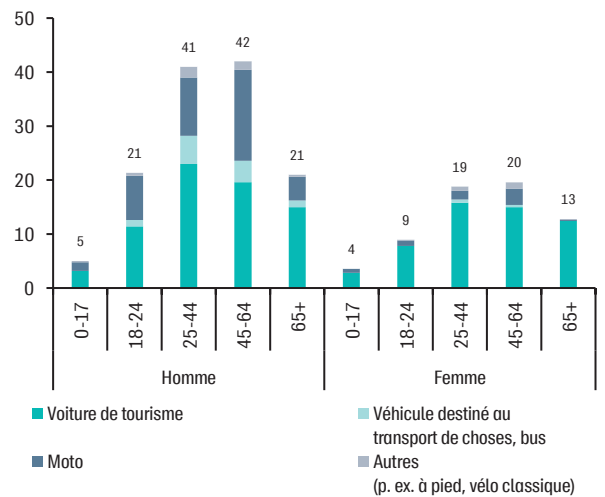
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	116	113	12	13	62
Véhicule destiné au transport de choses, bus	16	11	2	1	102
Moto	66	45	4	3	256
Autres (p. ex. à pied, vélo classique)	4	5	2	2	1 169
Total	202	175	20	20	86

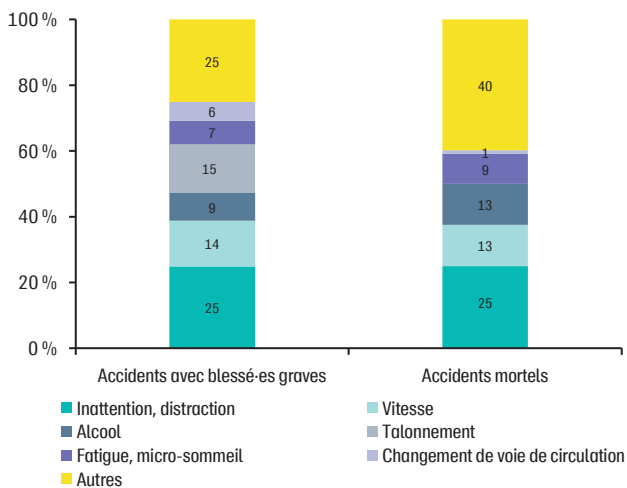
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion



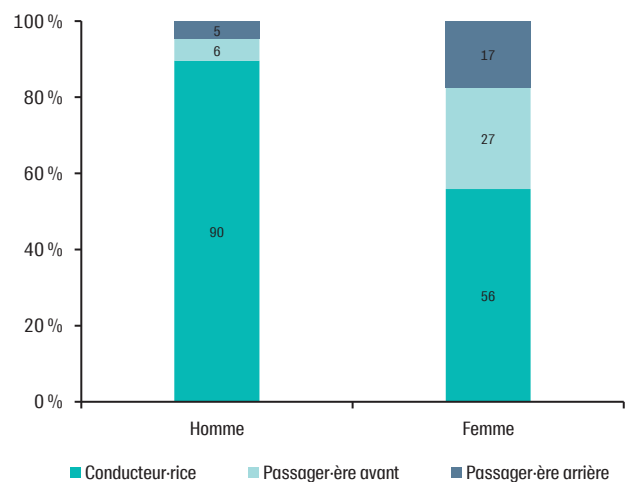
Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2019-2023



Répartition des accidents avec blessé-es graves et des accidents mortels survenus sur autoroute selon leur cause principale, Ø 2019-2023



Répartition, pour chaque sexe, des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus sur autoroute selon le type d'occupant-e, Ø 2019-2023



Pertes de maîtrise

Entre 2013 et 2023, le nombre total d'accidents graves consécutifs à une perte de maîtrise a augmenté de 20 %. Alors que le nombre a diminué chez les occupant-es de voitures de tourisme et qu'il est resté stable chez les motocyclistes, il a augmenté chez toutes les autres usager-ères, en particulier chez les utilisateur-rices de vélos électriques. Parmi ces dernier-ères, le nombre total d'entre eux-elles impliqué-es dans un accident grave a été multiplié par six en dix ans.

Les personnes le plus touchées par les pertes de maîtrise graves sont les motocyclistes, les cyclistes et les automobilistes. Ces trois groupes d'usager-ères représentent près de trois quarts des personnes grièvement blessées ou tuées en raison d'une perte de maîtrise.

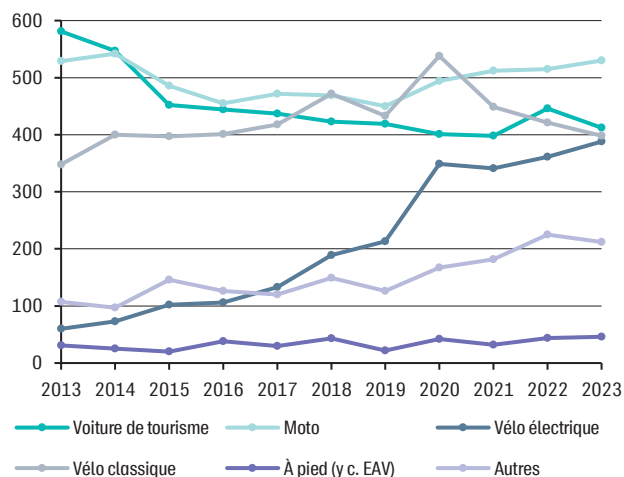
La létalité pour les pertes de maîtrise est le plus élevée chez les motocyclistes, les occupant-es de voitures de tourisme et le groupe d'usager-ères «autres» comprenant notamment les cyclomoteuristes et les utilisateur-rices de trottinettes électriques. Pour chacun de ces groupes, la létalité est près de trois fois plus élevée que celle des cyclistes.

Les objets percutés à la suite d'une perte de maîtrise sont pour un peu plus d'un quart des clôtures, des parapets ou des murs. Les collisions ayant les conséquences les plus graves sont celles avec un arbre ou un talus de remblai.

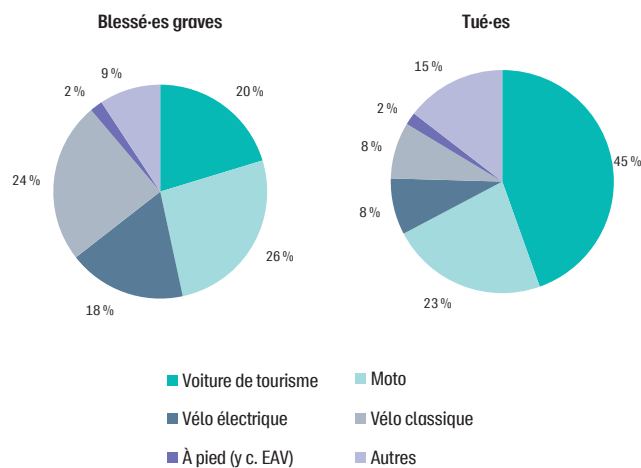
Les pertes de maîtrise entraînant des dommages corporels graves sont principalement liées à une vitesse excessive ou inadaptée, à l'alcool ou à l'inattention / la distraction. Les 18-24 ans sont surreprésenté-es parmi les personnes principalement responsables des pertes de maîtrise dues à la vitesse, et les 25-44 ans parmi celles qui sont principalement responsables des pertes de maîtrise dues à l'alcool.

La part des pertes de maîtrise dans l'ensemble des accidents graves est particulièrement élevée dans les virages, les nuits de week-end et hors localité.

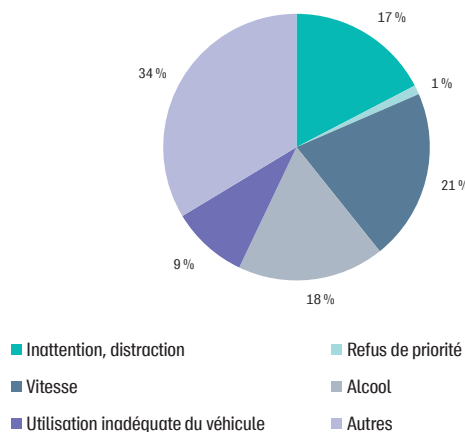
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2013-2023



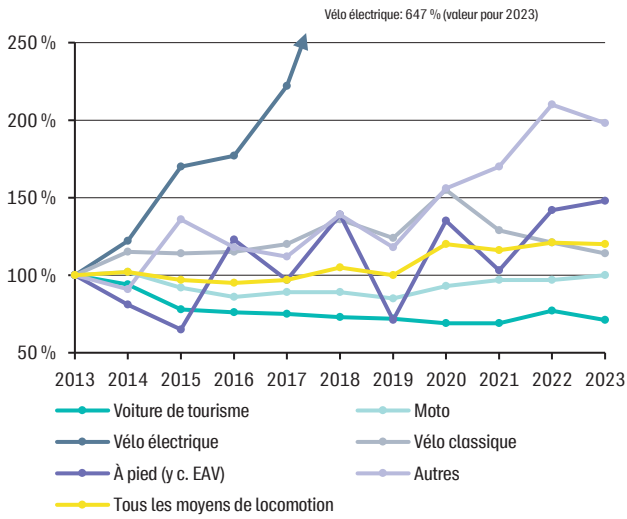
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des pertes de maîtrise graves selon leur cause principale, Ø 2019-2023



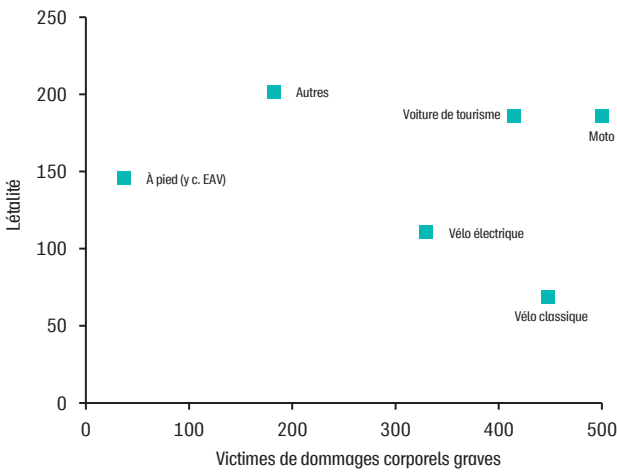
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2013-2023



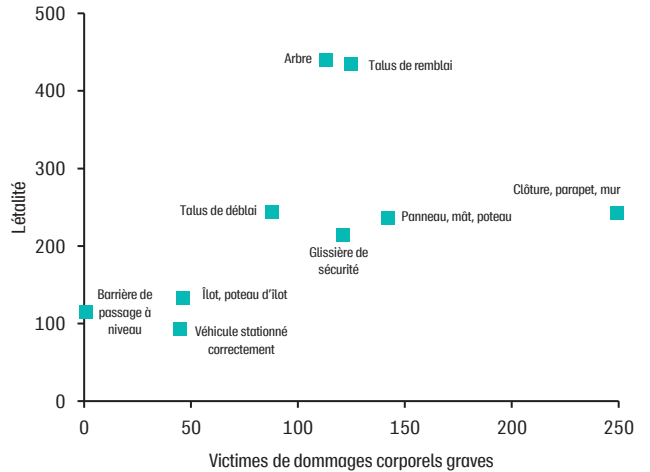
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	361	366	51	49	186
Moto	503	475	27	25	186
Vélo électrique	379	322	9	9	111
Vélo classique	389	439	9	9	69
À pied (y.c. EAV)	39	35	7	2	146
Autres	195	167	17	16	202
Total	1 866	1 803	120	110	158

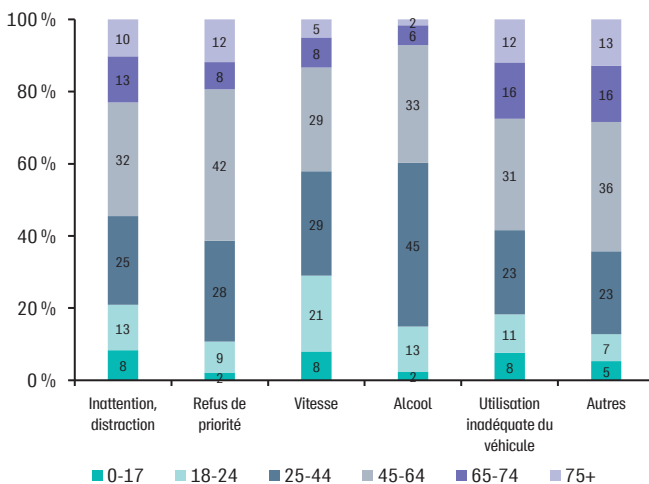
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2012-2022) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion



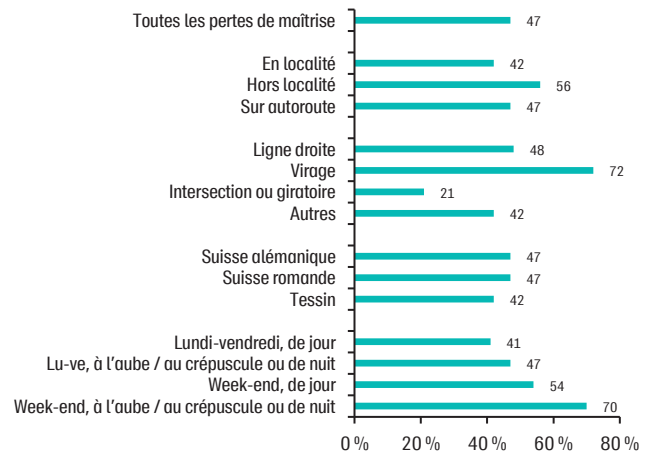
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les pertes de maîtrise selon l'objet percuté



Répartition, pour les différentes causes principales des pertes de maîtrise graves, des personnes principalement responsables selon leur âge, Ø 2019-2023



Proportion de pertes de maîtrise parmi les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Collisions

Au cours de cette dernière décennie, le nombre d'usager·ères de la route victimes de dommages corporels graves dus à des collisions a diminué de 14 %. La baisse a été particulièrement prononcée chez les occupant·es de voitures de tourisme (39 %) et les piéton·nes (32 %). Par contre, on a enregistré une forte hausse chez les utilisateur·rices de vélos électriques, dont le nombre de blessé·es graves ou de tué·es a été multiplié par quatre en dix ans.

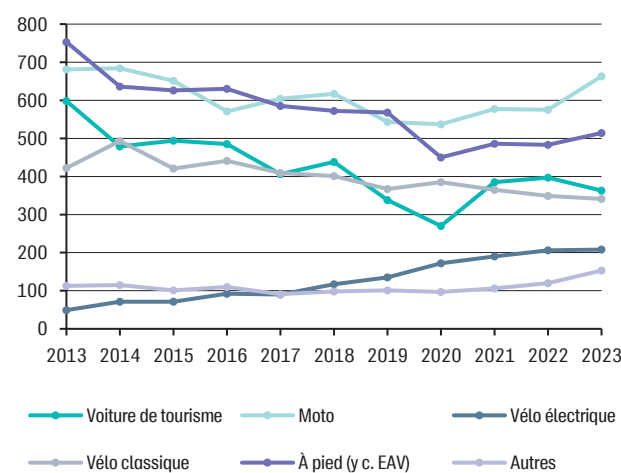
Les motocyclistes et les piéton·nes subissent le plus de collisions graves. Chacun de ces groupes d'usager·ères représente environ un quart du total des personnes grièvement ou mortellement blessées dans les collisions. Les piéton·nes représentent même plus d'un tiers des tué·es. Pour un·e piéton·ne, la probabilité qu'une collision entraîne des blessures mortelles est cinq fois plus élevée que pour un·e occupant·e de voiture de tourisme et deux fois plus élevée que pour un·e motocycliste.

Trois fois sur quatre, les collisions entre deux parties impliquent au moins une voiture de tourisme. Ce sont majoritairement les usager·ères antagonistes des occupant·es de voitures de tourisme qui subissent des blessures graves ou mortelles. Les collisions les plus fréquentes entre deux parties impliquent une voiture de tourisme et une moto. Elles sont suivies par les collisions entre une voiture de tourisme et un·e piéton·ne.

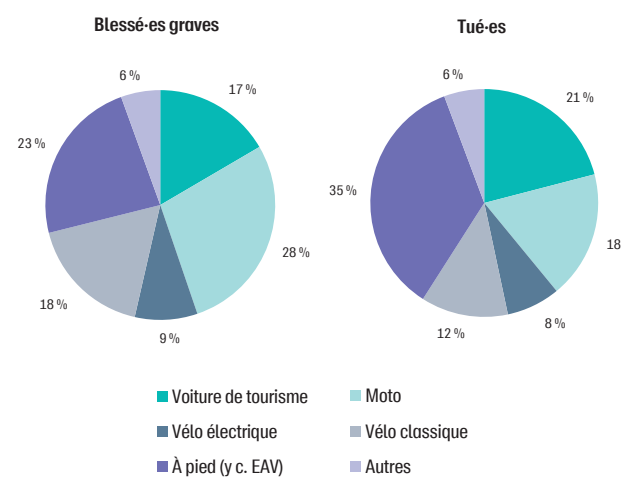
Plus de 40 % des collisions graves résultent d'un refus de priorité et 12 % sont dues à l'inattention / la distraction. La vitesse excessive ou inadaptée (5 %) et l'alcool (4 %) jouent un rôle bien moins important que dans les pertes de maîtrise graves (respectivement 21 % et 18 %). Les 65 ans et plus sont surreprésenté·es parmi les personnes portant la responsabilité principale des collisions dues à un refus de priorité.

La part des collisions dans l'ensemble des accidents graves s'avère plus élevée en localité, de jour en semaine et tout particulièrement aux intersections.

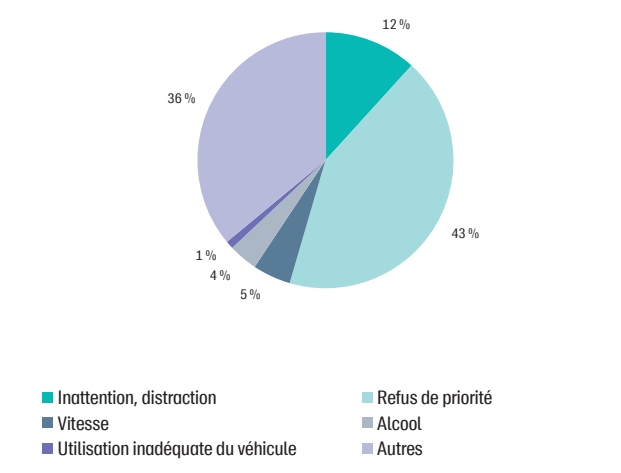
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux collisions selon le moyen de locomotion, 2013-2023



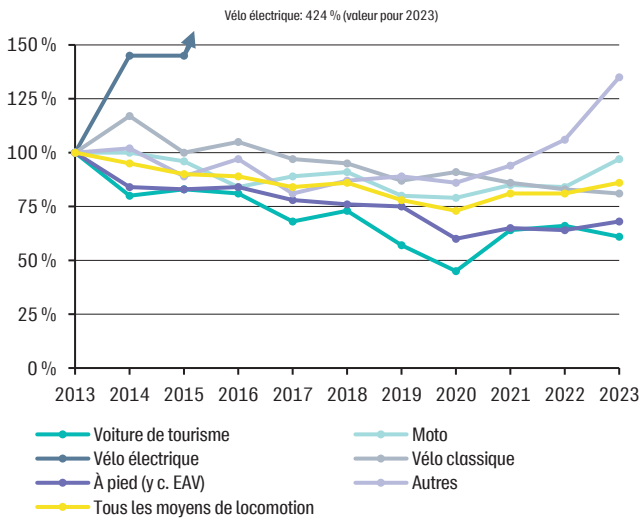
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux collisions selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des collisions graves selon leur cause principale, Ø 2019-2023



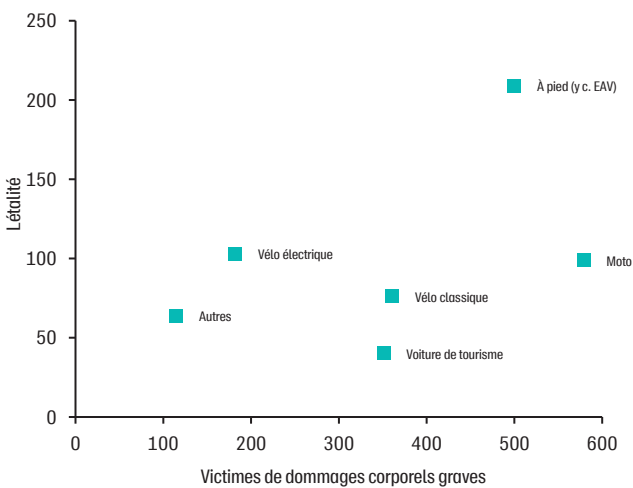
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux collisions selon le moyen de locomotion, 2013-2023



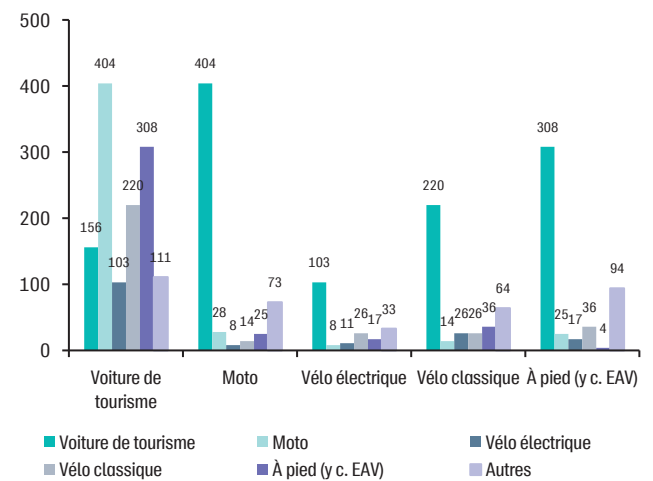
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les collisions selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	340	329	23	22	40
Moto	640	560	23	19	99
Vélo électrique	201	175	7	8	103
Vélo classique	324	348	17	13	76
À pied (y.c. EAV)	476	464	38	37	209
Autres	147	110	6	6	64
Total	2128	1985	114	104	83

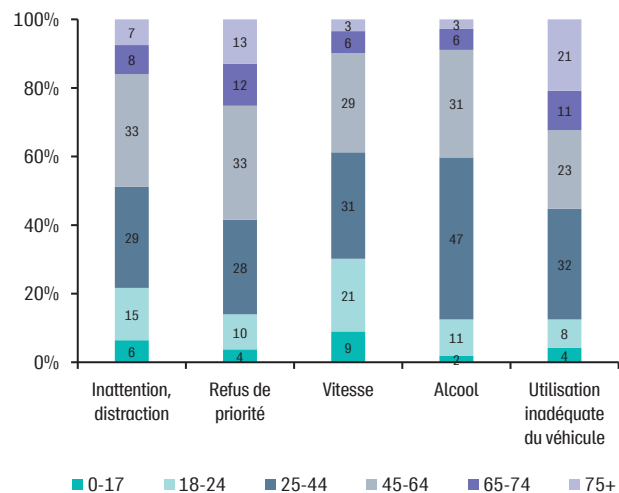
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les collisions selon le moyen de locomotion



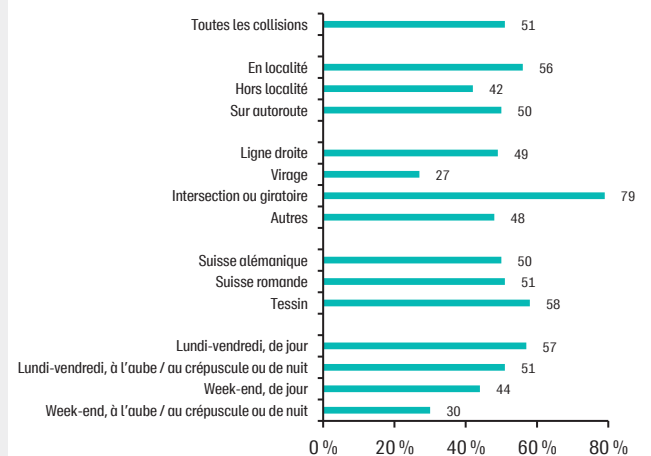
Usager-ères antagonistes dans les collisions graves entre deux parties selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition, pour les différentes causes principales des collisions graves, des personnes principalement responsables selon leur âge, Ø 2019-2023



Proportion de collisions parmi les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Inattention, distraction

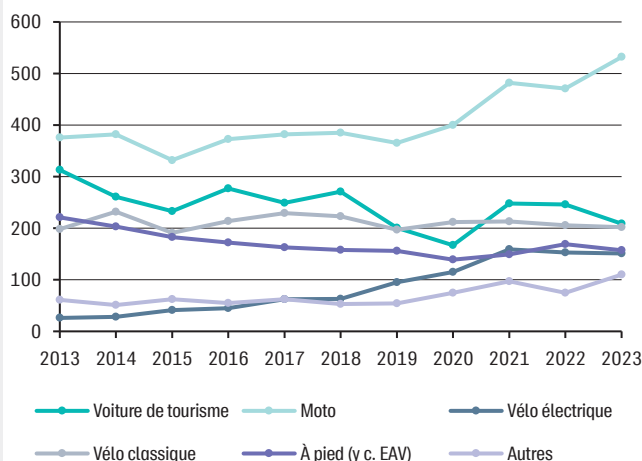
Depuis quelques années, l'inattention / la distraction est la cause d'accidents graves le plus fréquemment enregistrée par la police et elle continue à gagner en importance. Entre 2013 et 2023, le nombre de victimes de dommages corporels graves en lien avec l'inattention / la distraction a augmenté de 14 %. La hausse a été particulièrement marquée au cours des trois dernières années. La plus forte augmentation sur la dernière décennie concerne les cyclistes motorisé-es, pour lesquelles le nombre d'accidents graves a toutefois aussi beaucoup augmenté d'une manière générale. Sur la base d'une comparaison avec l'évolution de l'ensemble de l'accidentalité routière grave par moyen de locomotion, il apparaît que les dommages corporels graves dus à l'inattention / la distraction ont fortement augmenté surtout chez les motocyclistes (+41 %); en revanche, leur nombre a baissé chez les occupant-es de voitures de tourisme et les piéton-nes.

En 2023, les accidents liés à l'inattention / la distraction ont été à l'origine de 1294 blessés graves et 67 décès. Les usager-ères de la route le plus touché-es sont les motocyclistes suivi-es des occupant-es de voitures de tourisme et des cyclistes non motorisé-es. Si les piéton-nes sont un peu moins concerné-es, leurs accidents ont des conséquences plus lourdes. De manière générale cependant, la létalité des accidents dus à l'inattention / la distraction est plus faible que celle des accidents liés à d'autres causes (surtout à la vitesse et à l'alcool).

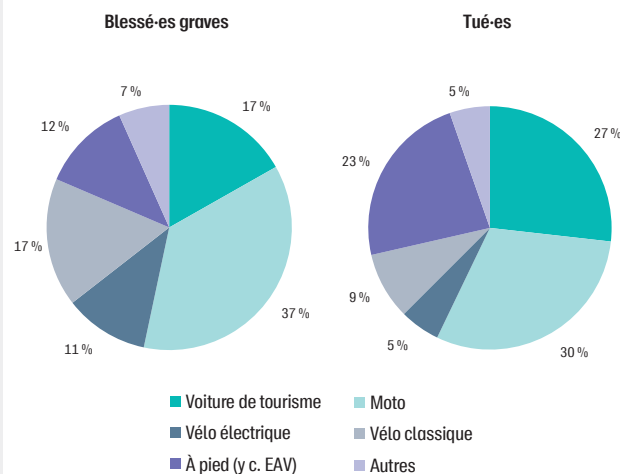
L'inattention / la distraction est la cause principale ou une cause concomitante d'environ 30 % de tous les accidents graves de la route. La proportion correspondante est nettement plus élevée pour les accidents sur les autoroutes. Le plus souvent, les accidents graves dont la cause principale est l'inattention / la distraction sont causés par des conducteur-rices de voitures de tourisme (35 %), qui ne représentent cependant que 17 % des victimes de dommages corporels graves.

La proportion de conducteur-rices inattentif-ves ou distrait-es dans les accidents graves est aussi élevée chez les hommes que les femmes. En revanche, elle est nettement plus élevée chez les jeunes que pour les tranches d'âge plus âgées. L'inattention / la distraction est rarement imputée aux piéton-nes.

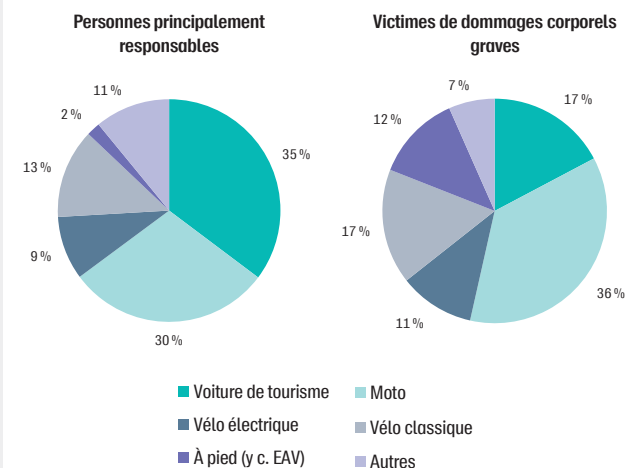
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, 2013-2023



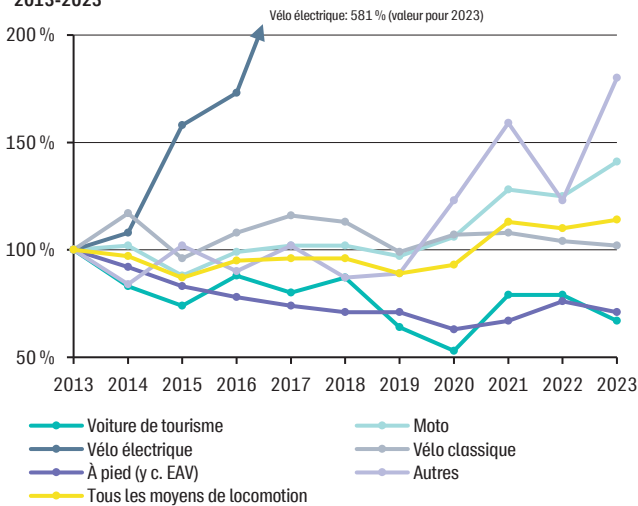
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des personnes principalement responsables et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



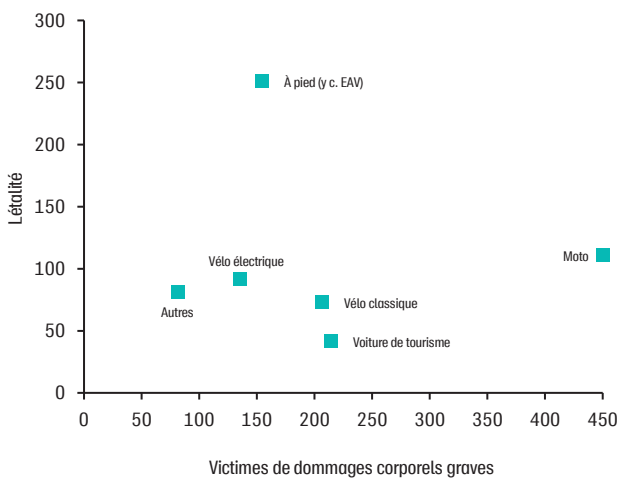
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, 2013-2023



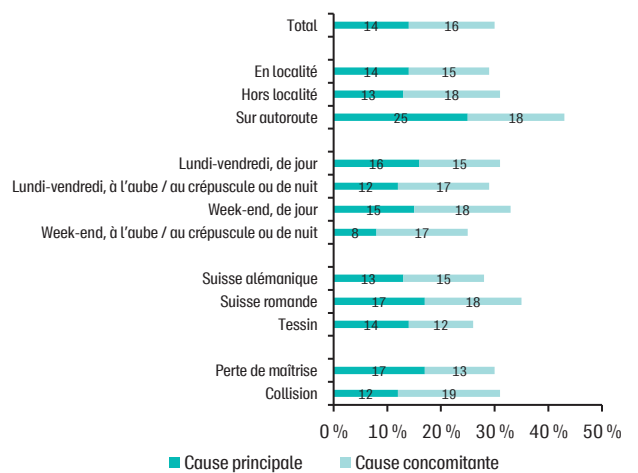
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	193	199	16	15	42
Moto	505	433	27	17	111
Vélo électrique	149	132	2	3	92
Vélo classique	198	201	4	5	73
À pied (y c. EAV)	141	141	16	13	251
Autres	108	79	2	3	81
Total	1 294	1 185	67	56	80

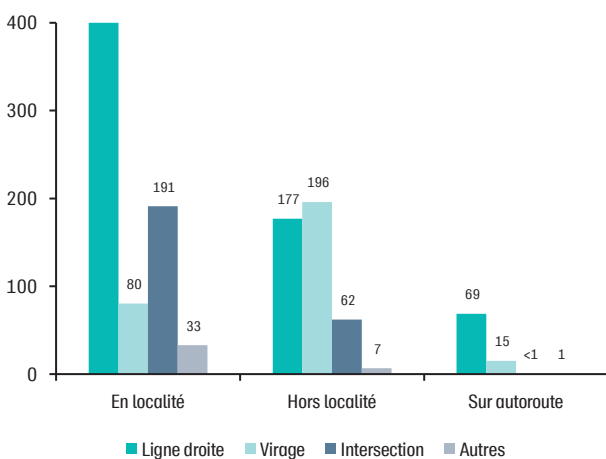
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion



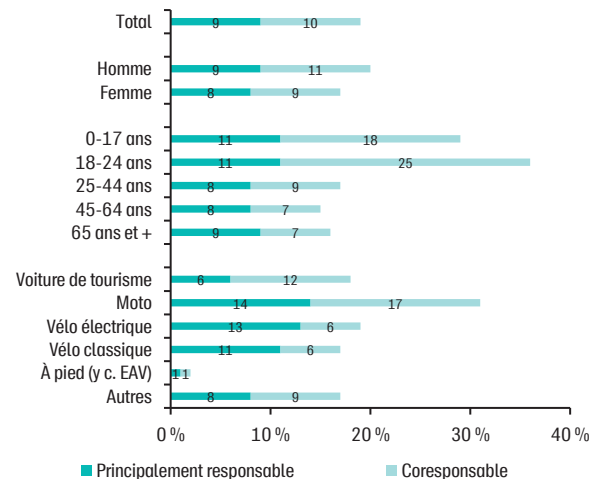
Proportion d'accidents graves causés par l'inattention / la distraction selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'inattention / la distraction selon le lieu et le site de l'accident, Ø 2019-2023



Proportion de conducteur-rices et de piéton-nes inattentif-ves / distrait-es (co)responsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Refus de priorité

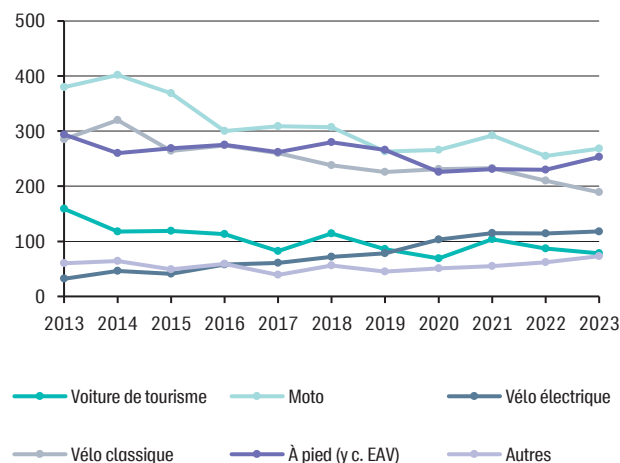
Les refus de priorité font partie des causes d'accident prédominantes sur les routes suisses. Dans près d'un quart des cas de dommages corporels graves, un refus de priorité est la cause principale ou une cause concomitante de l'accident. Pourtant, ces dix dernières années, le nombre de dommages corporels graves dus à des refus de priorité a fortement diminué (-19 %), une baisse encore plus forte que celle des dommages corporels graves liés à d'autres causes fréquentes d'accident. Le recul le plus marqué a été enregistré chez les occupant-es de voitures de tourisme, suivi-es des cyclistes non motorisé-es et des motocyclistes. En revanche, une hausse a été constatée chez les cyclistes motorisé-es. Celle-ci est cependant plus faible que l'augmentation de l'ensemble des accidents de cette catégorie d'usager-ères de la route.

Si les conducteur-rices de voitures de tourisme constituent la plus grande part des responsables principaux des accidents graves occasionnés par des refus de priorité (69 %), ces accidents touchent le plus souvent des motocyclistes, des piéton-nes et des cyclistes. Ces groupes d'usager-ères sont victimes de trois dommages corporels graves dus à un refus de priorité sur quatre. Par rapport à leur part de l'accidentalité routière grave globale, les piéton-nes sont fortement surreprésenté-es, en particulier parmi les tué-es: elles-ils représentent 18 % des tué-es pour l'ensemble des accidents, contre 47 % dans le cas des accidents dus à un refus de priorité.

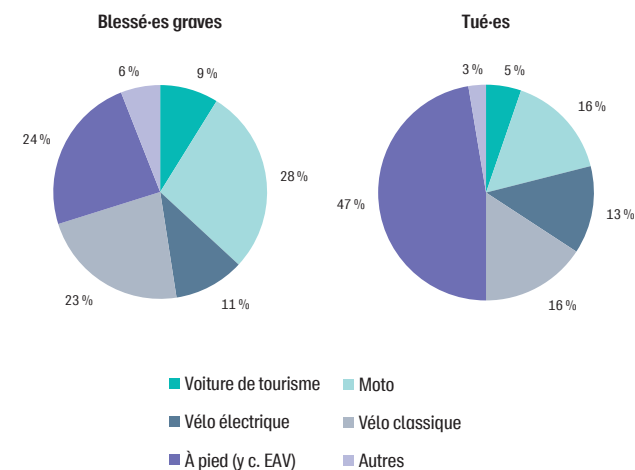
La létalité est globalement plus faible pour les accidents dus à un refus de priorité que pour ceux liés à d'autres causes principales. Elle est particulièrement faible chez les occupant-es de voitures de tourisme. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les accidents occasionnés par un refus de priorité ont lieu à des vitesses moins élevées que les autres accidents. Plus de trois quarts des accidents graves résultant d'un refus de priorité surviennent en localité, le plus souvent à un carrefour.

Au total, 14 % des conducteur-rices impliqué-es dans un accident grave n'ont pas respecté la priorité. La proportion est deux fois plus élevée pour les conducteur-rices de voitures de tourisme. Chez les utilisateur-rices de deux-roues, elle est inférieure à 10 %.

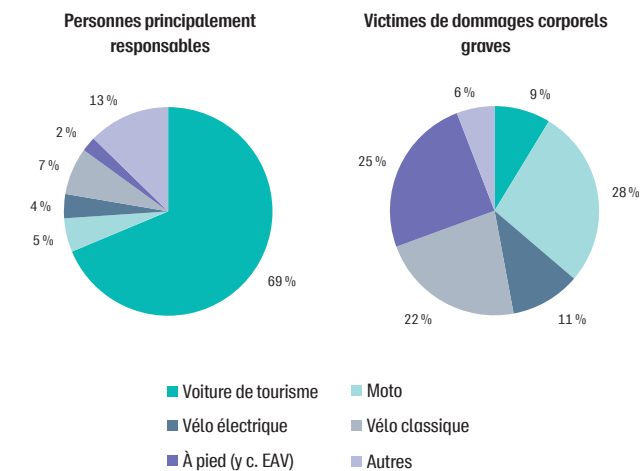
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2013-2023



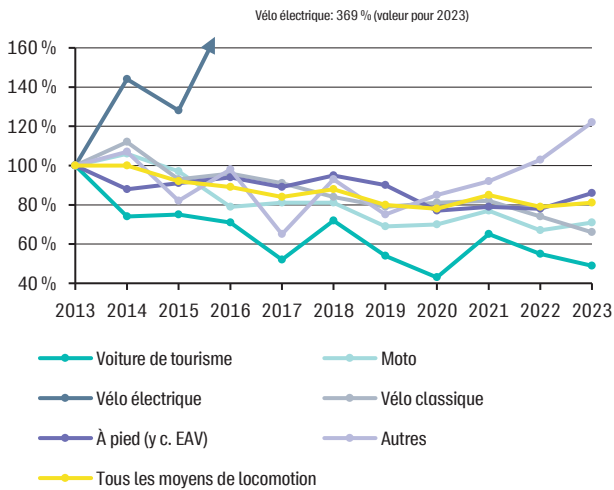
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des personnes principalement responsables et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



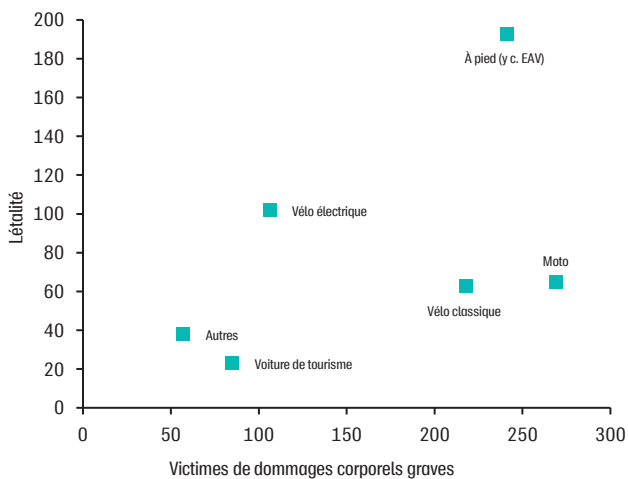
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2013-2023



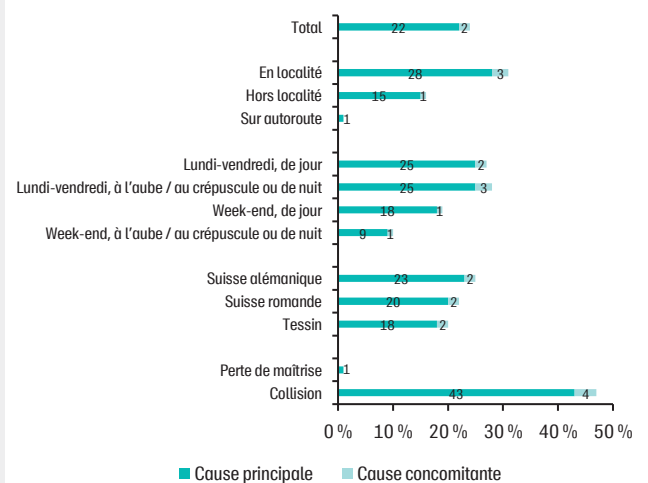
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	78	83	0	2	23
Moto	264	263	4	6	65
Vélo électrique	113	100	5	5	102
Vélo classique	183	212	6	6	63
À pied (y c. EAV)	227	224	26	18	193
Autres	71	56	2	1	38
Total	936	937	43	38	75

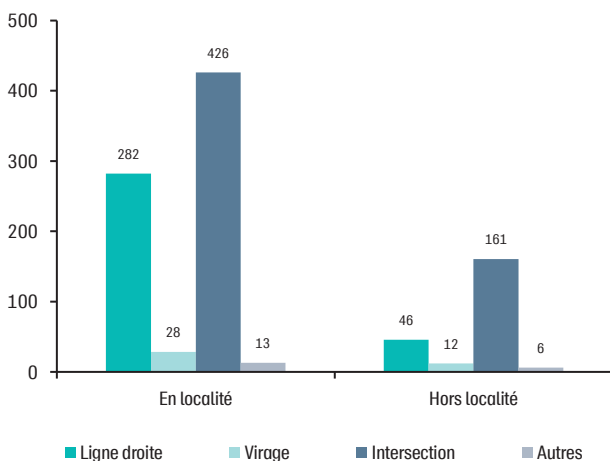
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion



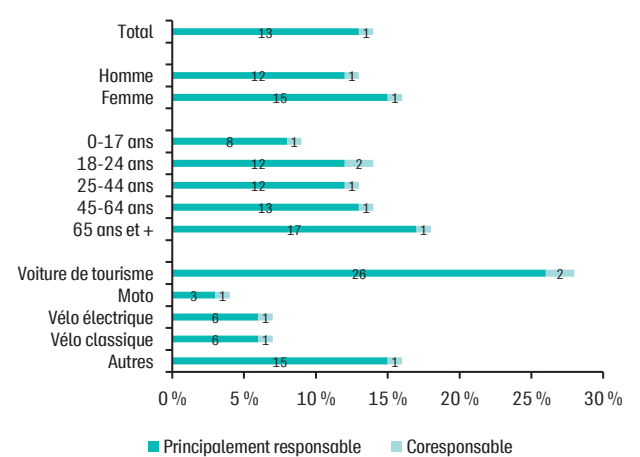
Proportion d'accidents graves causés par un refus de priorité selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par un refus de priorité selon le lieu et le site de l'accident, Ø 2019-2023



Proportion de conducteur-rices ayant refusé la priorité (co)responsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Vitesse

Après avoir diminué durant la première moitié de la dernière décennie, le nombre d'accidents graves causés par la vitesse est reparti à la hausse. Son évolution dans le temps présente cependant des différences selon le moyen de locomotion emprunté. Le nombre de victimes de dommages corporels graves dus à la vitesse a nettement baissé (-45 %) chez les occupant-es de voitures de tourisme, alors qu'il a augmenté chez les motocyclistes et les cyclistes motorisé-es. Cette hausse est plus marquée chez les motocyclistes et plus faible chez les cyclistes motorisé-es que celle de l'ensemble de leurs accidents respectifs.

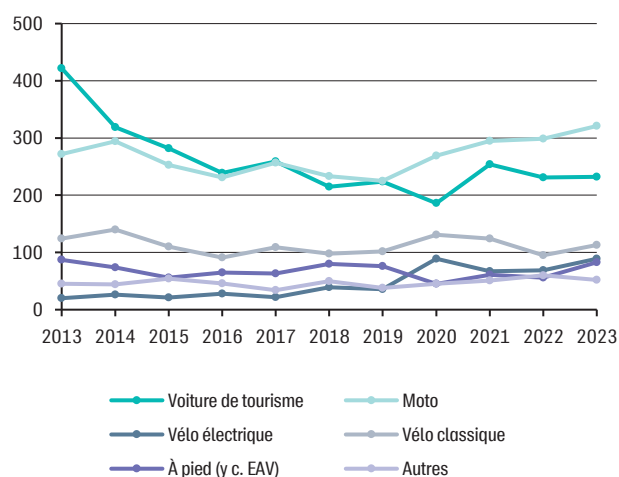
En moyenne pour les cinq dernières années, les accidents causés par la vitesse ont fait 744 blessé-es graves et 59 tué-es. Les motocyclistes et les occupant-es de voitures de tourisme sont le plus fortement touché-es. Ces deux groupes d'utilisateur-ses représentent à eux seuls 62 % des blessé-es graves et 78 % des tué-es dans les accidents dus à la vitesse. Ils sont donc tous deux surreprésentés dans ce type d'accidents par rapport à leur part dans l'ensemble des accidents.

Ces accidents ont des conséquences plus graves pour les motocyclistes que pour les occupant-es de voitures de tourisme: sur 10 000 personnes blessées dans les accidents dus à la vitesse, 140 décèdent à bord de voitures de tourisme et 285 à moto. Ce sont cependant les piéton-nes qui courent le plus grand risque de décéder: on déplore 398 tué-es pour 10 000 blessé-es.

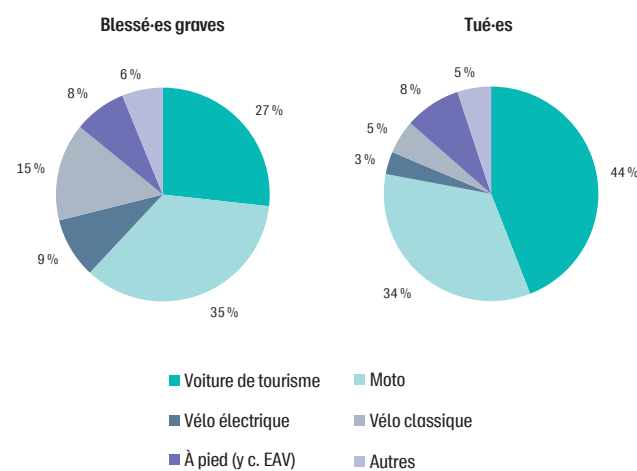
Une vitesse excessive ou inadaptée constitue la cause principale ou une cause concomitante d'environ un accident grave de la route sur cinq. La proportion correspondante est la plus grande pour les accidents survenant hors localité (32 %) ainsi que pour les pertes de maîtrise (28 %). Au Tessin, la part des accidents causés par la vitesse (9 %) se situe nettement audessous de la moyenne suisse.

Parmi tou-ttes les conducteur-rices impliqué-es dans un accident grave, 11 % roulaient à une vitesse excessive ou inadaptée. La proportion correspondante est plus élevée chez les hommes que chez les femmes, plus élevée chez les 18-24 ans que dans les autres tranches d'âge, et plus élevée chez les motocyclistes que chez les autres usager-ères de la route.

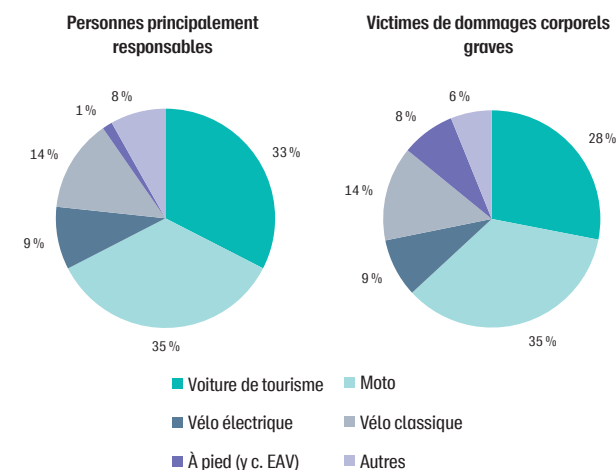
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2013-2023



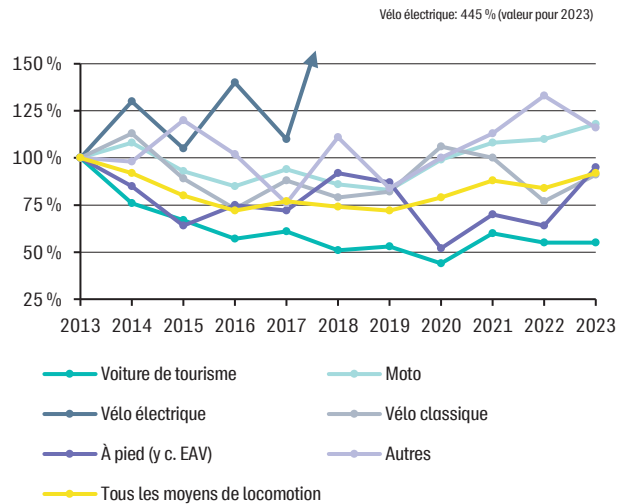
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des personnes principalement responsables et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par la vitesse selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



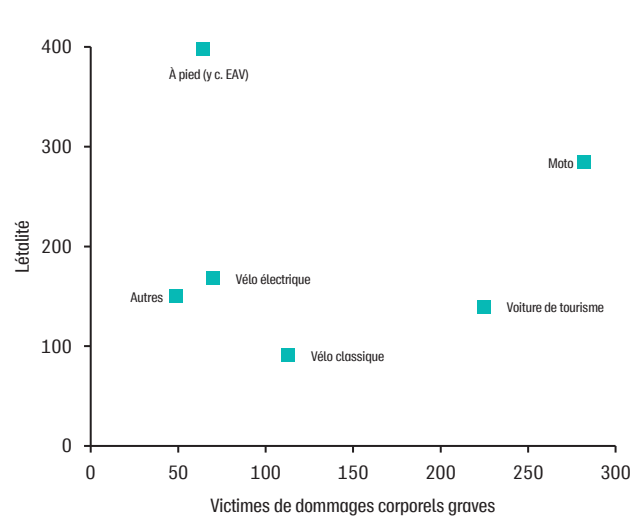
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2013-2023



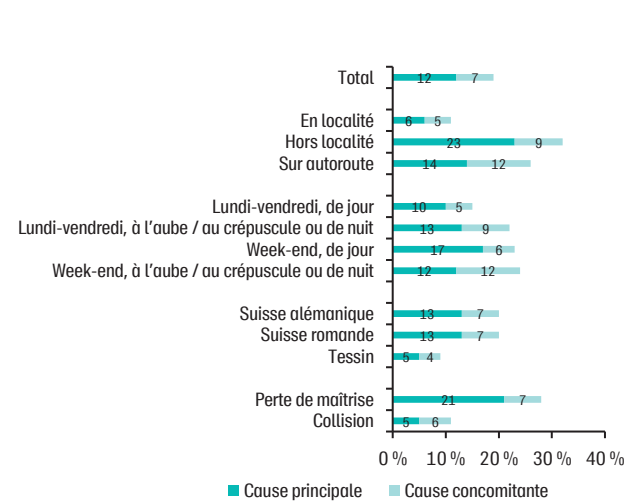
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	210	199	22	26	140
Moto	297	262	24	20	285
Vélo électrique	85	68	4	2	168
Vélo classique	109	110	4	3	91
À pied (y c. EAV)	74	59	9	5	398
Autres	48	46	4	3	150
Total	823	744	67	59	179

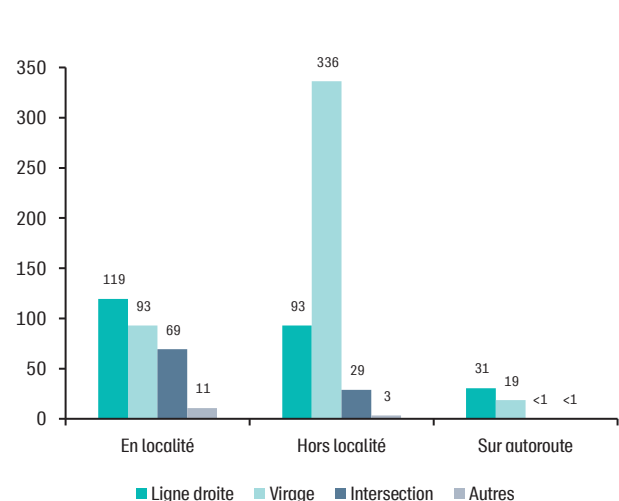
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion



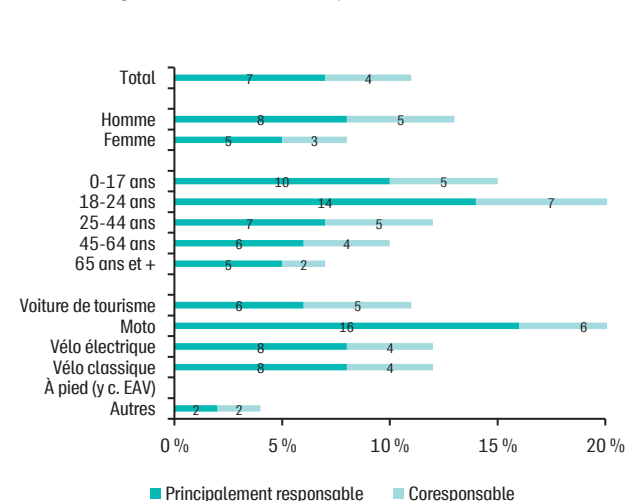
Proportion d'accidents graves causés par la vitesse selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par la vitesse selon le lieu et le site de l'accident, Ø 2019-2023



Proportion de conducteur-rices ayant roulé à une vitesse inadaptée (co)responsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Alcool

En 2023, 506 personnes ont été grièvement blessées et 31 sont décédées dans les accidents liés à la consommation d'alcool. L'alcool était ainsi la cause ou une cause concomitante de près de 12 % des accidents ayant entraîné des dommages corporels graves. Au cours des dix dernières années, le nombre de victimes de dommages corporels graves dans les accidents dus à l'alcool a d'abord diminué avant de revenir au niveau initial. Cette hausse est principalement due à une augmentation du nombre d'accidents touchant les cyclistes motorisés et la catégorie «autres», qui englobe notamment les usager·ères de trottinette électrique. Chez les autres usager·ères de la route, un recul a en revanche été enregistré par rapport à 2013, en particulier chez les occupant·es de voitures de tourisme (-34 %).

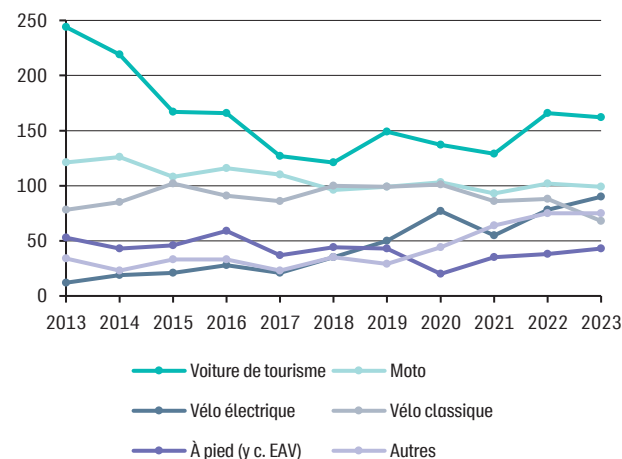
En chiffres absolus, les accidents graves dus à l'alcool concernent le plus souvent des occupant·es de voitures de tourisme, qui constituent 28 % des blessé·es graves et 54 % des tué·es. Elles-ils sont donc surreprésenté·es dans les accidents liés à l'alcool par rapport à leur proportion dans l'accidentalité globale (18 % de blessé·es graves et 33 % de tué·es). Les occupant·es de voitures de tourisme forment également la plus grande part (un tiers) des responsables principaux des accidents graves dus à l'alcool.

À l'instar des accidents dus à la vitesse, ceux liés à l'alcool présentent une létalité relativement élevée: 1,7 % des personnes blessées dans les accidents dus à l'alcool décèdent des suites de leurs blessures. Chez les piéton·es, ce sont même 3,5 %.

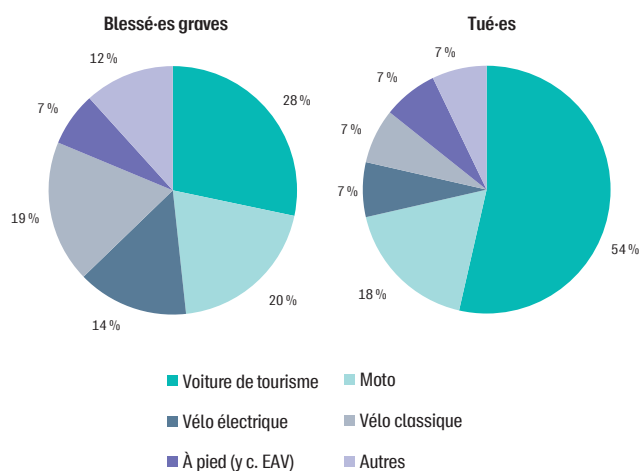
Sans surprise, la proportion d'accidents imputables à l'alcool est particulièrement élevée les nuits de week-end: plus d'un accident sur deux est lié à l'alcool. La proportion d'accidents graves dus à l'alcool est légèrement plus élevée en Suisse romande et au Tessin qu'en Suisse alémanique. L'alcool est plus souvent en cause dans les pertes de maîtrise que dans les collisions.

7 % des conducteur·rices ou des piéton·es impliqué·es dans un accident grave sont sous l'influence de l'alcool. La part correspondante est de 9 % chez les hommes, contre 3 % chez les femmes. La proportion est plus élevée chez les 25-44 ans que pour les autres tranches d'âge. Tel est aussi le cas pour les cyclistes motorisés et non motorisés par rapport aux autres groupes d'usager·ères de la route.

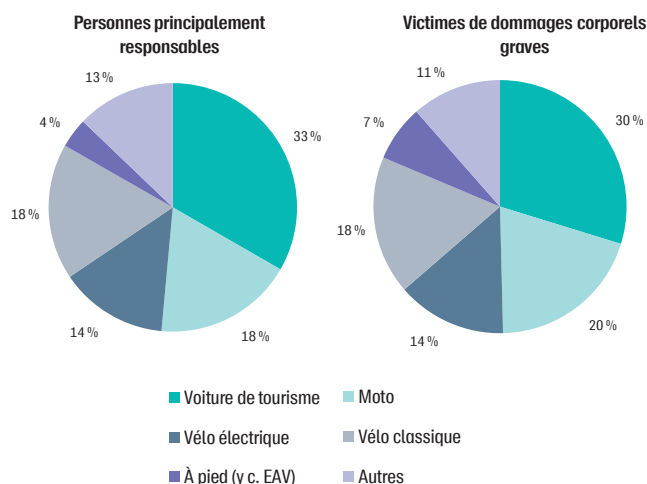
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion, 2013-2023



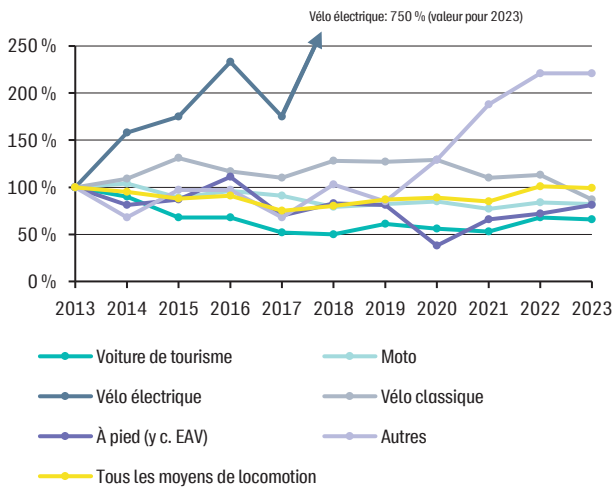
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



Répartition des personnes principalement responsables et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par l'alcool selon le moyen de locomotion, Ø 2019-2023



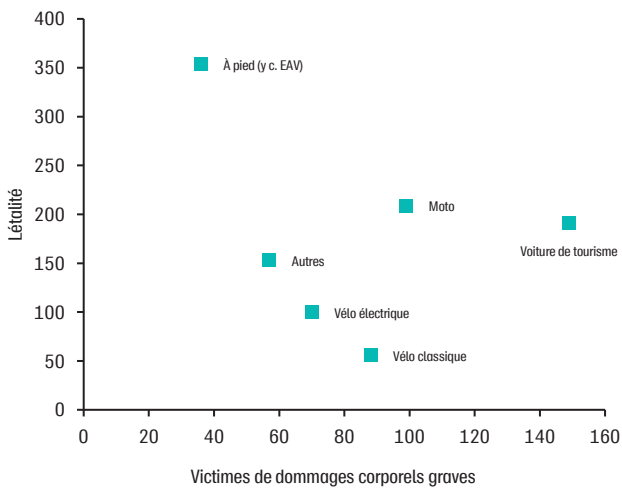
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion, 2013-2023



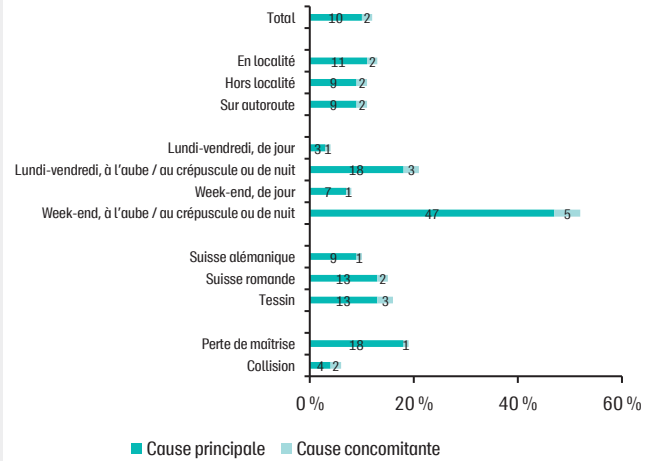
Victimes de dommages corporels graves (2023 / Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2013-2023
	2023	Ø 2019-2023	2023	Ø 2019-2023	
Voiture de tourisme	146	133	16	15	191
Moto	94	94	5	5	209
Vélo électrique	86	68	4	2	100
Vélo classique	64	87	4	2	56
À pied (y c. EAV)	42	33	1	2	354
Autres	74	55	1	2	153
Total	506	471	31	28	172

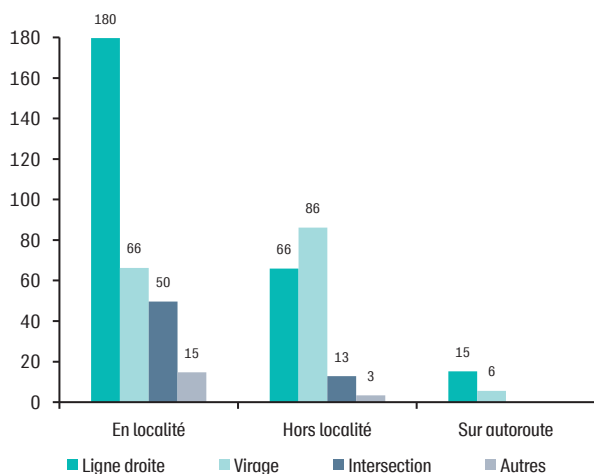
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2019-2023) et létalité (Ø 2013-2023) pour les accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion



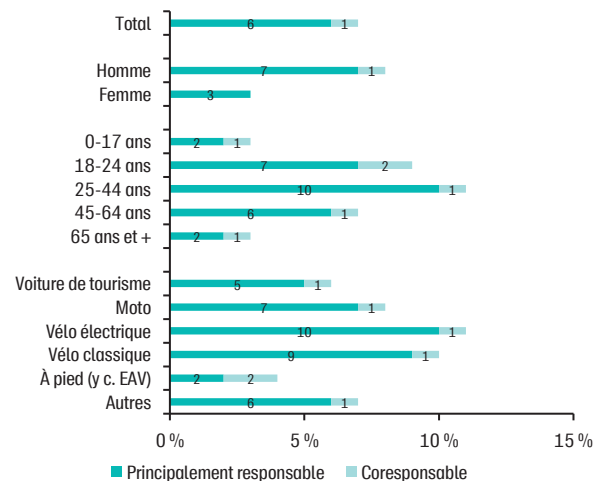
Proportion d'accidents graves causés par l'alcool selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023



Victimes de dommages corporels graves dus aux accidents causés par l'alcool selon le lieu et le site de l'accident, Ø 2019-2023



Proportion de conducteur-rices et de piéton-nes alcoolisé-es (co)responsables des accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2023







Opinions et comportements

Le relevé relatif à l'alcool au volant réalisé pour la première fois en 2023 a montré que 3,6 % des conducteur-rices de voitures de tourisme roulent après avoir consommé de l'alcool. Pour 0,4 % de ces automobilistes, le taux d'alcool était supérieur à la limite légale. Une personne sur deux est distraite au moment de traverser la route; et une personne sur quatre au volant d'une voiture de tourisme. La moitié des enfants ne sont pas attaché-es correctement en voiture. Des sondages révèlent que la population approuve majoritairement les mesures destinées à améliorer la sécurité routière et qu'elle condamne les comportements dangereux.

Inattention, distraction

Selon le sondage du BPA réalisé auprès de la population, 91 % des automobilistes estiment que téléphoner en conduisant une voiture avec le portable à la main est un comportement dangereux. En revanche, beaucoup moins de personnes jugent problématique de téléphoner au volant avec un dispositif mains libres: 25 % seulement sont d'avis que cela est dangereux. Les personnes jeunes sont proportionnellement moins nombreuses à considérer ces deux comportements comme problématiques.

De même, téléphoner avec le portable à la main tout en roulant à vélo classique ou électrique est perçu comme dangereux par la grande majorité des utilisateur·rices de ces deux-roues. 89 % d'entre eux·elles indiquent que cela est dangereux, et cette part augmente avec l'âge.

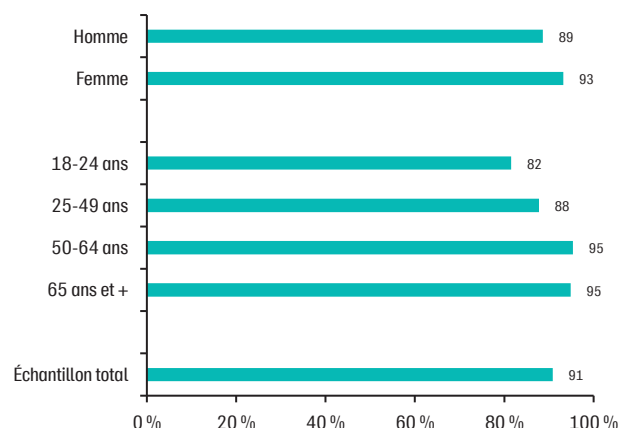
D'après l'enquête ESRA de 2023, la part des automobilistes affirmant avoir, au moins une fois durant les 30 derniers jours, téléphoné avec le portable à la main tout en roulant en voiture diffère fortement d'un pays à l'autre. À un extrême, on trouve la Bosnie-Herzégovine avec 48 % des automobilistes qui affirment avoir adopté un tel comportement, et à l'autre les Pays-Bas, avec une part de 15 %. En Suisse, cette proportion est de 23 %.

La mesure «interdire l'utilisation du téléphone portable tenu à la main tout en conduisant un véhicule motorisé» recueille un large soutien de la population européenne, y compris de la Suisse.

La part des automobilistes estimant probable, voire très probable de subir un contrôle lié à l'utilisation d'un téléphone portable au volant est de 14 % en Suisse, soit un point de pourcentage inférieur à la moyenne européenne.

Selon le relevé «distraction dans le trafic routier», les piéton·nes présentent un taux de distraction nettement plus élevé que les autres usager·ères de la route: une personne sur deux est distraite en traversant la route, alors que les personnes au volant d'une voiture de tourisme sont environ une sur quatre et celles qui roulent sur des vélos classiques ou électriques environ une sur cinq à être distraites en conduisant. Entre 2020 et 2023, les taux de distraction observés pour les différents types d'usager·ères n'ont guère varié. Le taux de distraction décroît fortement avec l'âge. Il diffère peu selon le sexe.

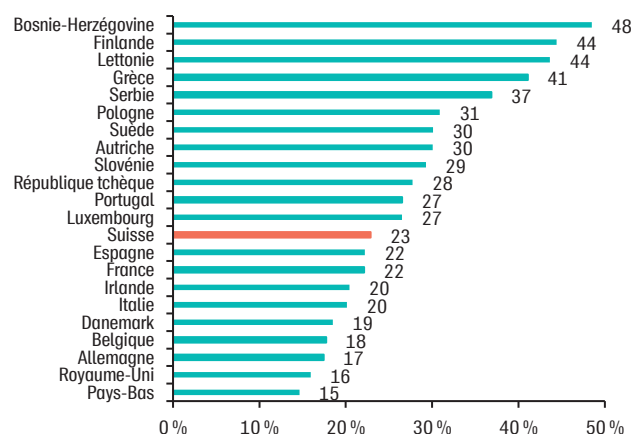
Proportion d'automobilistes qui jugent (plutôt) dangereux de téléphoner avec le portable à la main tout en conduisant, selon leur sexe et leur âge, 2023



Échantillon: 1365 conducteur·rices de voitures de tourisme

Source: BPA: sondage auprès de la population

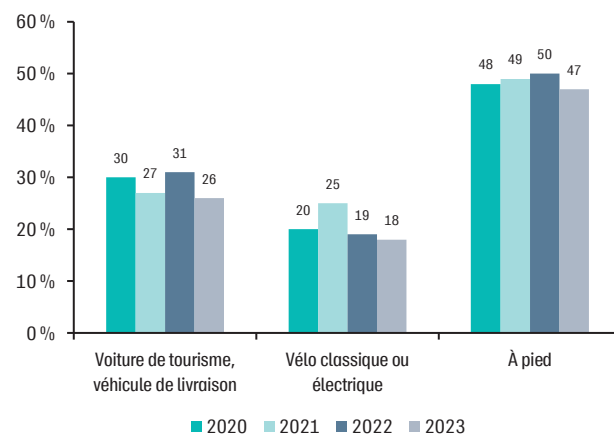
Proportion d'automobilistes ayant, au moins une fois durant les 30 jours précédents, téléphoné avec le portable à la main tout en conduisant, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur·rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

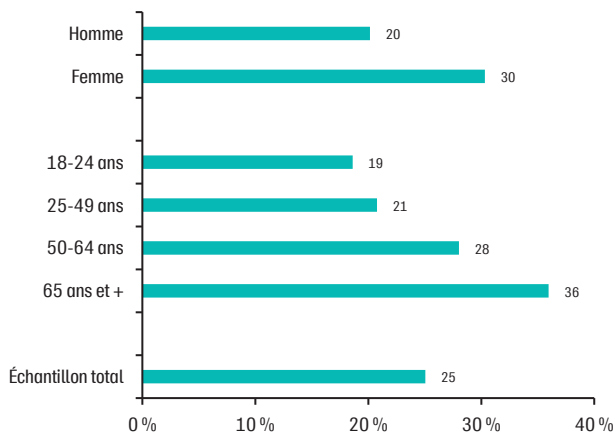
Évolution du taux de distraction dans le trafic routier selon le moyen de locomotion, 2020-2023



Échantillon 2023: 37 495 personnes

Source: BPA: relevé «trafic routier»

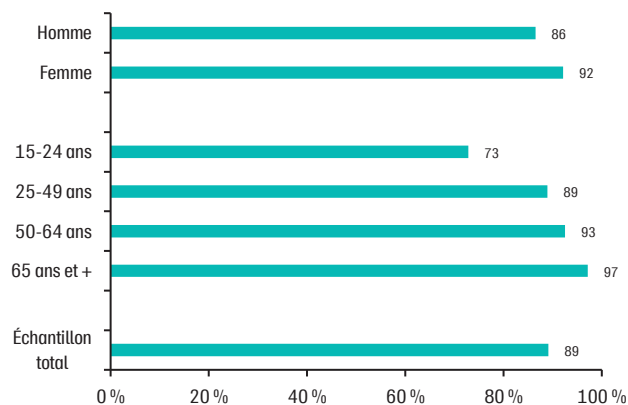
Proportion d'automobilistes qui jugent (plutôt) dangereux de téléphoner avec un dispositif mains libres tout en conduisant, selon leur sexe et leur âge, 2023



Échantillon: 1365 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: BPA: sondage auprès de la population

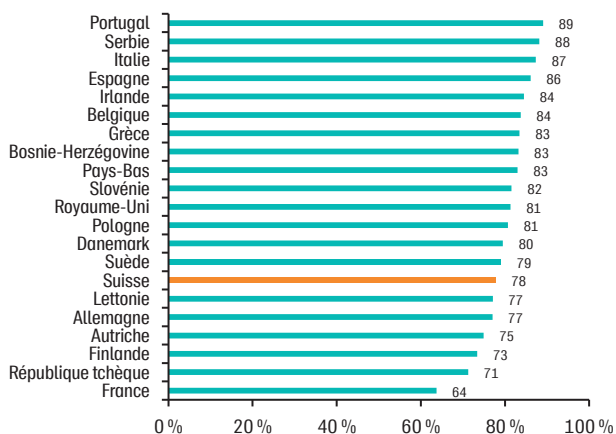
Proportion de cyclistes (motorisé-es ou non) qui jugent (plutôt) dangereux de téléphoner avec le portable à la main tout en roulant, selon leur sexe et leur âge, 2023



Échantillon: 1365 cyclistes motorisé-es ou non

Source: BPA: sondage auprès de la population

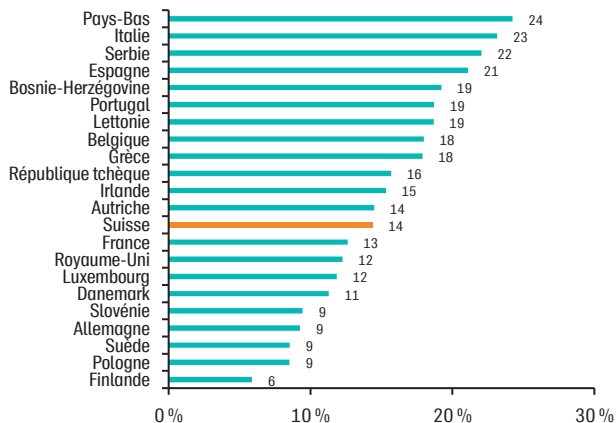
Proportion de personnes favorables à l'interdiction d'utiliser un téléphone portable au volant d'un véhicule à moteur, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 21 500 personnes; pas de valeur pour le Luxembourg

Source: VIAS: ESRA

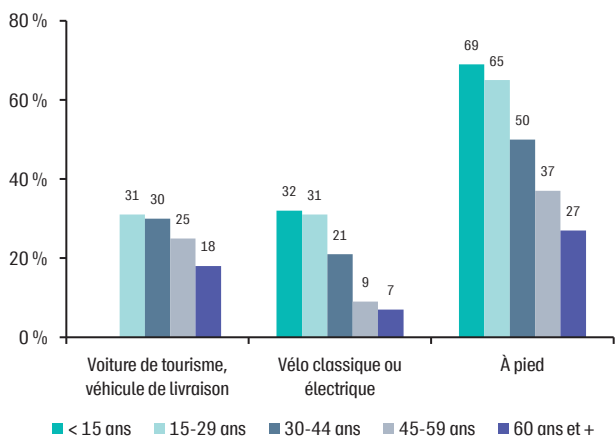
Proportion d'automobilistes estimant que la probabilité d'un contrôle d'utilisation du téléphone portable au volant est grande voire très grande, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

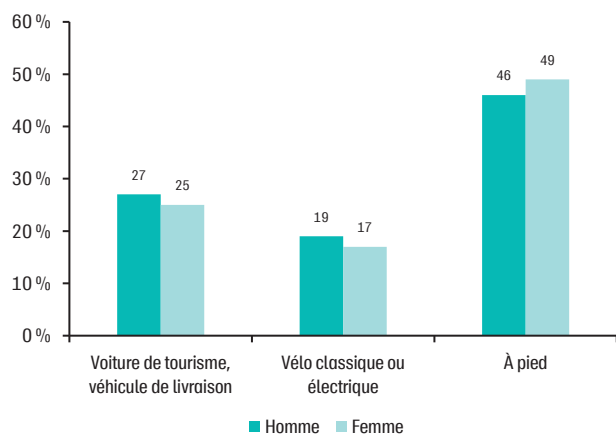
Taux de distraction dans le trafic routier selon l'âge et le moyen de locomotion, 2023



Échantillon: 37 495 personnes

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Taux de distraction dans le trafic routier selon le sexe et le moyen de locomotion, 2023



Échantillon: 37 495 personnes

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Vitesse

Selon le sondage du BPA réalisé auprès de la population, quatre cinquièmes de la population suisse sont satisfaits de la limitation de vitesse de 120 km/h sur les autoroutes, alors qu'un cinquième souhaite une vitesse plus élevée. Seulement 1 % de la population s'est exprimé en faveur d'une vitesse inférieure à 120 km/h sur les autoroutes. La limite de 80 km/h sur les routes en dehors des localités est encore davantage soutenue, à raison de 87 % de la population. 11 % souhaitent une limite de vitesse supérieure à 80 km/h, 1 % une limite inférieure et 1 % n'a pas exprimé d'avis.

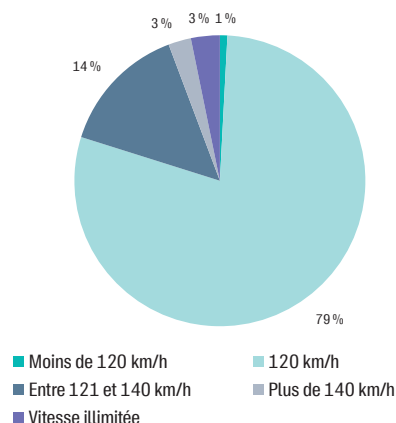
Un tiers des personnes sondées ont indiqué qu'elles étaient tout à fait d'accord avec l'assertion «En respectant les limites de vitesse, je suis plus en sécurité.» Au Tessin, la proportion de personnes partageant cet avis est nettement plus élevée (51 %) qu'en Suisse romande (40 %) ou qu'en Suisse alémanique (30 %).

D'après l'enquête ESRA de 2023, la proportion d'automobilistes estimant probable, voire très probable de subir un contrôle de vitesse lors d'un trajet ordinaire était de 38 % en Suisse, soit légèrement plus élevé qu'en moyenne européenne (36 %). C'est en Lettonie (46 %) et en Italie (45 %) que l'on trouve la plus grande proportion d'automobilistes s'attendant à un tel contrôle. La Slovénie (19 %) et la Suède (20 %) présentent les parts les plus faibles.

Les proportions d'automobilistes affirmant avoir fait au moins un excès de vitesse durant les 30 derniers jours hors localité ou sur autoroute étaient respectivement de 55 % et de 59 % en Suisse, et étaient supérieures à la moyenne européenne (respectivement 53 % et 50 %). Par contre, les excès de vitesse commis en localité sont légèrement moins répandus en Suisse (45 %) qu'en moyenne européenne (47 %).

Les vitesses moyennes mesurées dans le cadre du relevé concernant la vitesse réalisé par le BPA en 2019 étaient de 48, 70 et 110 km/h sur les routes avec régimes de vitesse de respectivement 50, 80 et 120 km/h, et donc inférieures aux limites applicables. Sur les routes limitées à 30 km/h, la vitesse moyenne mesurée était de 32 km/h. C'est sur ces routes que le taux de respect de la vitesse maximale autorisée est le plus faible: un véhicule sur deux ne respecte pas la limite de 30 km/h. Le taux de respect est le plus élevé sur les routes limitées à 80 km/h: cette vitesse n'y est dépassée que par un véhicule sur six.

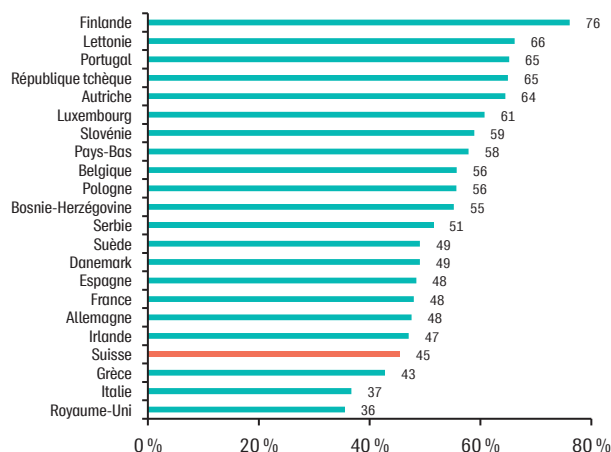
Répartition des avis concernant la valeur que devrait avoir la limite de vitesse sur autoroute, 2023



Échantillon: 1619 personnes sondées

Source: BPA: sondage auprès de la population

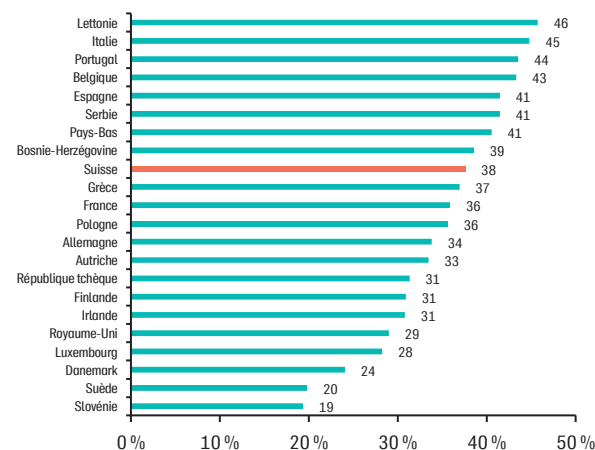
Proportion d'automobilistes ayant, au moins une fois durant les 30 jours précédents, conduit plus vite qu'autorisé à l'intérieur des localités, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

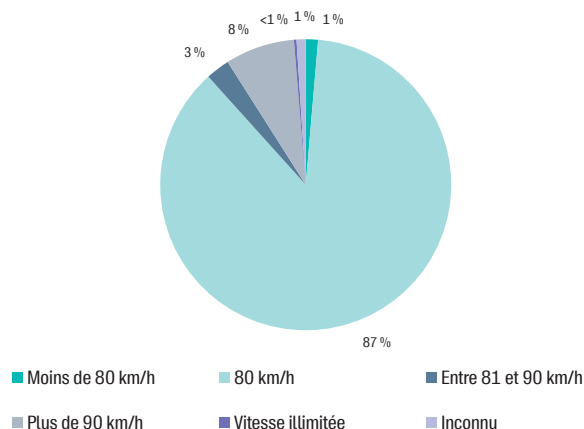
Proportion d'automobilistes estimant que la probabilité d'un contrôle de vitesse est grande voire très grande, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

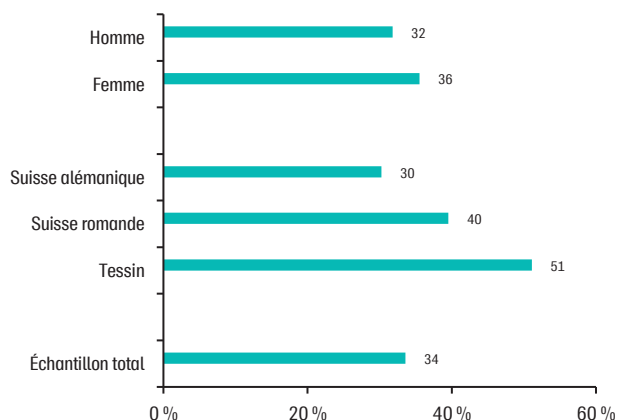
Répartition des avis concernant la valeur que devrait avoir la limite de vitesse sur les routes hors localité, 2023



Échantillon: 1619 personnes sondées

Source: BPA: sondage auprès de la population

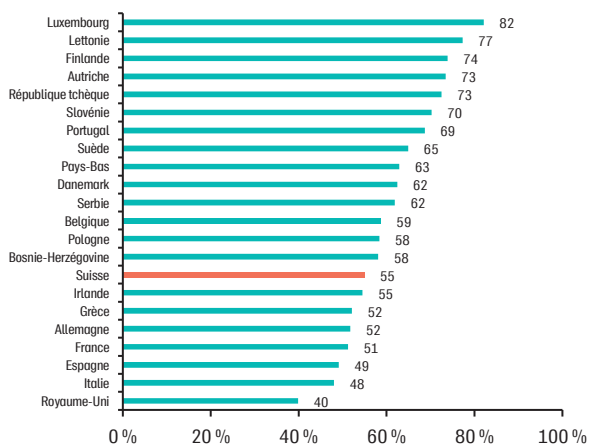
Proportion d'automobilistes tout à fait d'accord avec l'affirmation «En respectant les limites de vitesse, je suis plus en sécurité.», selon des caractéristiques choisies, 2023



Échantillon: 1365 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: BPA: sondage auprès de la population

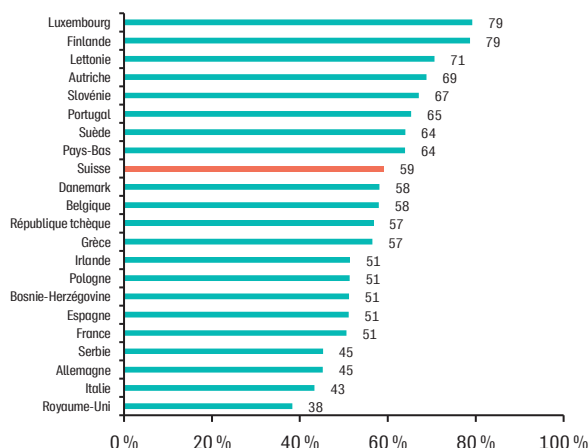
Proportion d'automobilistes ayant, au moins une fois durant les 30 jours précédents, conduit plus vite qu'autorisé hors des localités, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

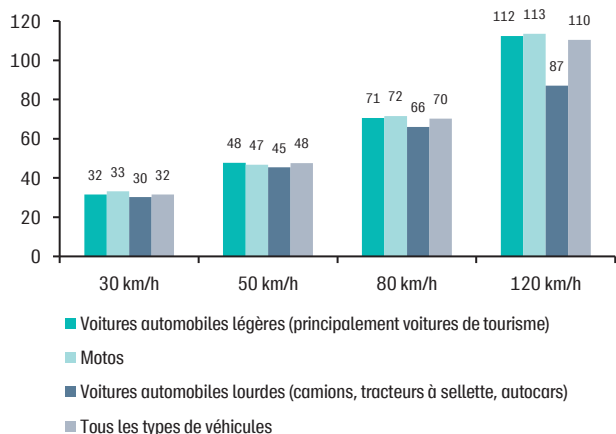
Proportion d'automobilistes ayant, au moins une fois durant les 30 jours précédents, conduit plus vite qu'autorisé sur autoroute, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

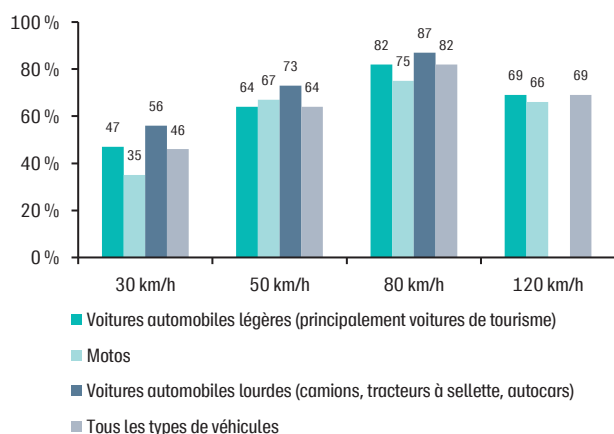
Vitesse moyenne pratiquée (v_m) selon le type de véhicules et le régime de vitesse, 2019



Échantillon: 16,7 millions de véhicules

Source: BPA: relevé concernant la vitesse

Taux de respect de différentes limites de vitesse selon le type de véhicules, 2019



Échantillon: 16,7 millions de véhicules

Source: BPA: relevé concernant la vitesse

Alcool

Dans le cadre de l'étude «Roadside Survey Alcool» menée en 2023 en collaboration avec 14 corps de police de Suisse alémanique et de Suisse romande, de l'alcool (>0 pour mille) a été détecté chez 3,6 % des conducteur-rices de voitures de tourisme. Moins de 1 % (0,4 %) a présenté une concentration d'alcool supérieure à la limite légale. La proportion d'automobilistes dépassant la limite d'alcool et celle dépassant 0 pour mille étaient plus élevées chez les hommes que chez les femmes. En outre, la part des automobilistes sous l'influence de l'alcool est nettement plus élevée la nuit et le week-end que le jour en semaine.

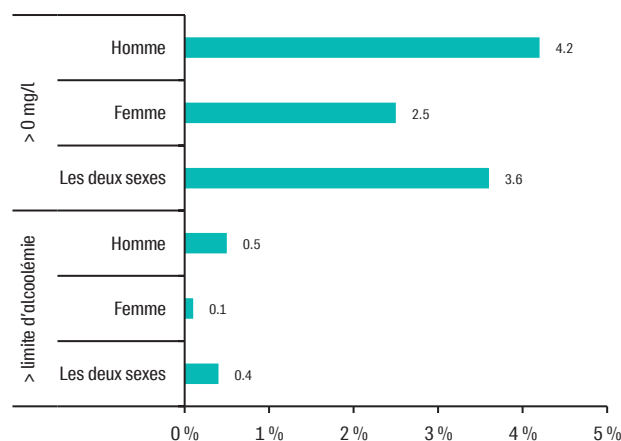
Quatre cinquièmes des automobilistes estiment, d'après le sondage du BPA réalisé auprès de la population, que conduire une voiture après avoir bu deux verres ou plus est (plutôt) dangereux. En particulier les conductrices et les personnes qui conduisent peu souvent sont de cet avis.

Selon l'étude ESRA menée en 2023 dans 39 pays, dont 22 en Europe, la proportion d'automobilistes en Suisse déclarant avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours après avoir consommé de l'alcool est élevée (23 %) en comparaison européenne. Les pays européens présentant les pourcentages les plus bas sont la Pologne, la République tchèque et la Suède, où le taux d'alcool maximum autorisé est de 0,2 pour mille.

Les mesures telles que «tolérance zéro pour l'alcool (0,0 pour mille) pour tou-ttes les conducteur-rices» ou «l'installation d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteur-rices qui ont été arrêté-es en état d'ébriété plus d'une fois» sont largement approuvées par les personnes vivant en Europe. La Suisse fait partie des pays apportant le plus faible soutien, mais il est, dans les deux cas, supérieur à 50 %.

Relativement peu d'automobilistes s'attendent à des contrôles de l'alcoolémie par la police (tests de l'haleine). En Suisse, 16 % des automobilistes estiment un tel test probable ou très probable. Aux deux extrémités, on trouve la Serbie (27 %) et la Slovénie (9 %). C'est aussi en Serbie que la proportion de personnes qui ont subi un contrôle d'alcoolémie au cours des 12 derniers mois est la plus élevée (42%). La part correspondante en Suisse est de 19 %.

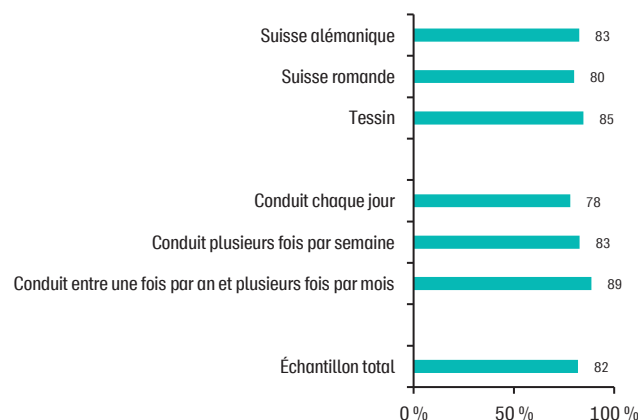
Proportion d'automobilistes circulant sous l'influence de l'alcool selon leur sexe, 2023



Échantillon: 4847 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: BPA: Roadside Survey Alcool

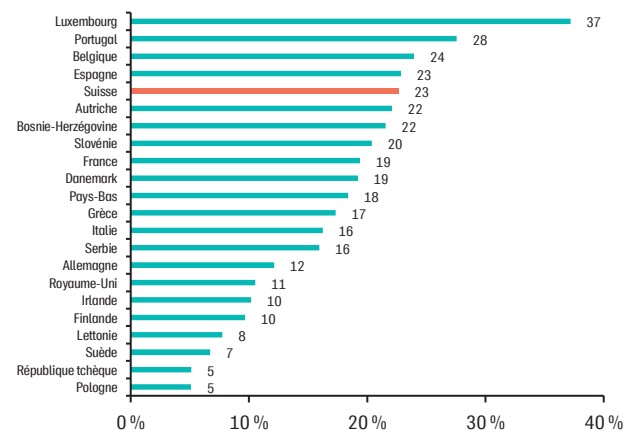
Proportion d'automobilistes qui jugent (plutôt) dangereux de conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus, selon la région linguistique et la fréquence de conduite, 2023



Échantillon: 1365 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: BPA: sondage auprès de la population

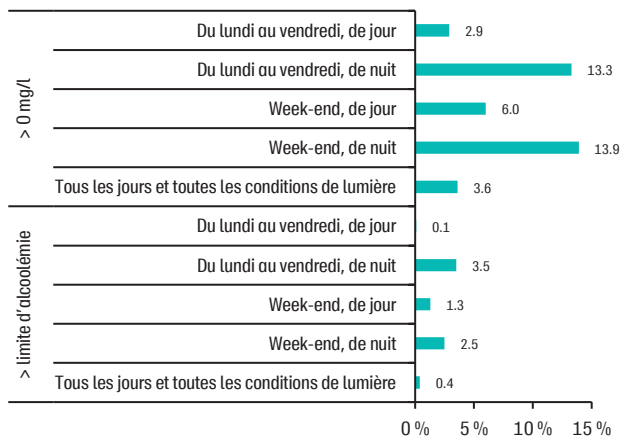
Proportion d'automobilistes ayant, au moins une fois durant les 30 jours précédents, conduit après avoir bu de l'alcool, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

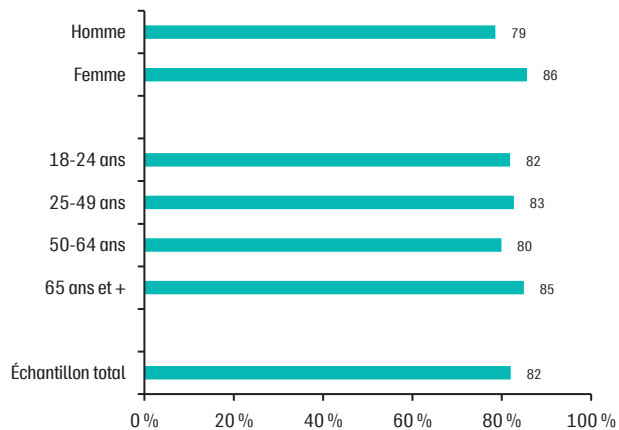
Proportion d'automobilistes circulant sous l'influence de l'alcool selon le jour et les conditions de lumière, 2023



Échantillon: 4847 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: BPA: Roadside Survey Alcohol

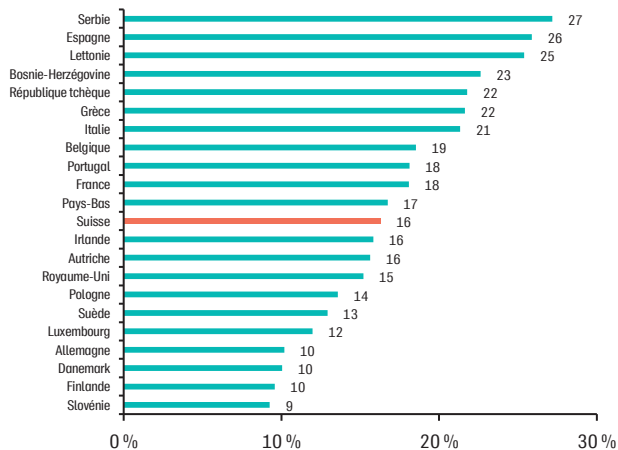
Proportion d'automobilistes qui jugent (plutôt) dangereux de conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus, selon leur sexe et leur âge, 2023



Échantillon: 1365 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: BPA: sondage auprès de la population

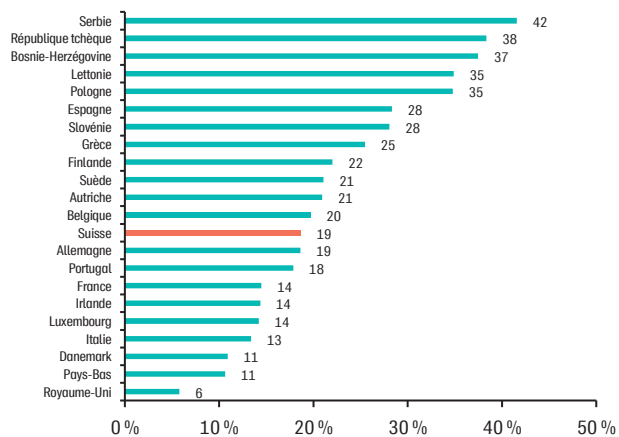
Proportion d'automobilistes estimant que la probabilité d'un contrôle de l'alcoolémie est grande voire très grande, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

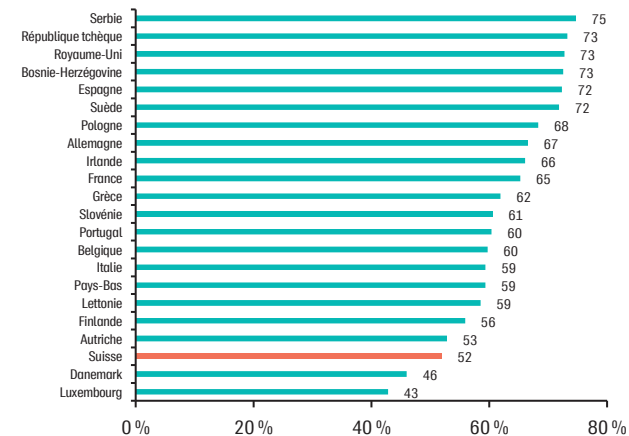
Proportion d'automobilistes ayant fait l'objet d'au moins un contrôle de l'alcoolémie durant les 12 mois précédents, comparaison européenne, 2023



Échantillon: 17 710 conducteur-rices de voitures de tourisme

Source: VIAS: ESRA

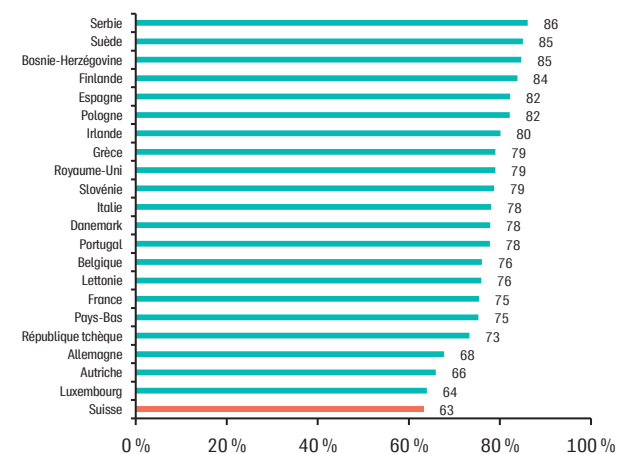
Proportion de personnes favorables à l'interdiction pour tou-ttes les conducteur-rices de véhicules à moteur de rouler avec une alcoolémie supérieure à 0,0 ‰ (tolérance zéro), 2023



Échantillon: 22 000 personnes

Source: VIAS: ESRA

Proportion de personnes favorables à l'installation d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteur-rices ayant été pincé-es plus d'une fois pour conduite en état d'ébriété, 2023



Échantillon: 22 000 personnes

Source: VIAS: ESRA

Sièges-autos

Le terme technique «misuse» signifie utilisation incorrecte, par exemple des erreurs dans l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Celles-ci vont du choix d'un siège-auto inapproprié pour l'enfant au mauvais positionnement de la ceinture pour attacher l'enfant, en passant par un mauvais montage du dispositif dans le véhicule.

Un dispositif de retenue est obligatoire pour les enfants jusqu'à 12 ans ou dont la taille est inférieure à 1,5 m. Si l'un de ces deux critères est rempli, l'enfant peut être attaché-e avec une ceinture de sécurité du véhicule.

Le relevé du BPA de l'année 2023 a examiné la sécurité de 982 enfants en voiture de tourisme. Un-e enfant sur deux n'était pas attaché-e correctement, et pour près d'un-e enfant sur trois, l'utilisation incorrecte a été jugée «grave».

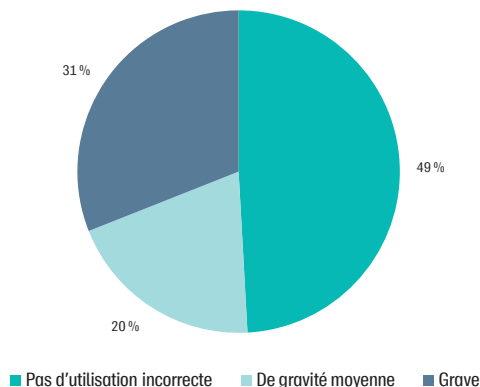
La proportion des cas de «misuse» graves était un peu plus élevée en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. Une utilisation incorrecte a été constatée plus fréquemment chez les enfants plus âgés-es (7 à 12 ans) que chez les enfants jusqu'à 6 ans.

Ainsi, les erreurs sont plus fréquentes lors de l'utilisation de dispositifs destinés aux enfants plus âgés-es (p. ex. rehausseurs de sièges) qu'avec ceux destinés aux enfants plus jeunes. Dans le cadre du relevé, 32 cas (3 %) où les enfants étaient attachés-es à l'aide de la ceinture de sécurité du véhicule ont été observés. Il s'agit là aussi d'une utilisation incorrecte qualifiée de grave.

Environ 90 % des voitures de tourisme considérées étaient équipées d'un système de fixation standardisé «Isofix». Les dispositifs de retenue pour enfants de type Isofix présentent une proportion d'utilisation incorrecte plus faible que ceux sans Isofix. Ces derniers se caractérisent en particulier par un taux élevé d'utilisations incorrectes graves. Le système Isofix ne garantit toutefois pas nécessairement la bonne fixation du dispositif de retenue pour enfants. Des erreurs d'installation ont été constatées pour 16 % des dispositifs de retenue pour enfants munis du système Isofix.

Pour les rehausseurs de siège sans dossier, le mauvais positionnement de la ceinture lors de l'assurage de l'enfant, le réglage incorrect de la hauteur de la ceinture et des ceintures de sécurité lâches ou vrillées lors de la fixation du dispositif de retenue pour enfants dans le véhicule constituent les erreurs les plus fréquentes. La moitié des erreurs constatées concernent le mauvais cheminement et le réglage erroné de la hauteur de la ceinture de sécurité par rapport aux épaules de l'enfant. Une utilisation incorrecte grave a été observée plus fréquemment en l'absence d'un parent ou d'un-e titulaire de l'autorité parentale dans le véhicule.

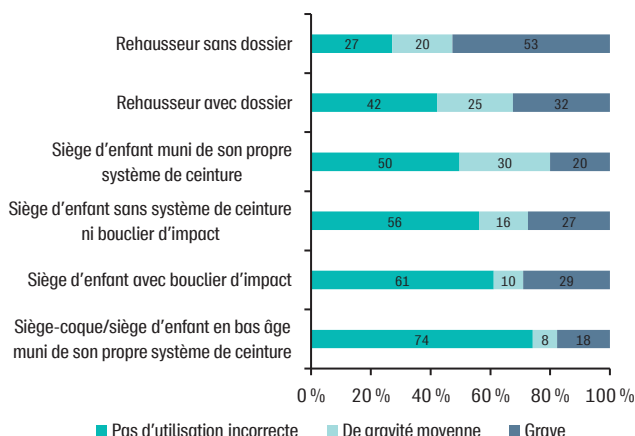
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

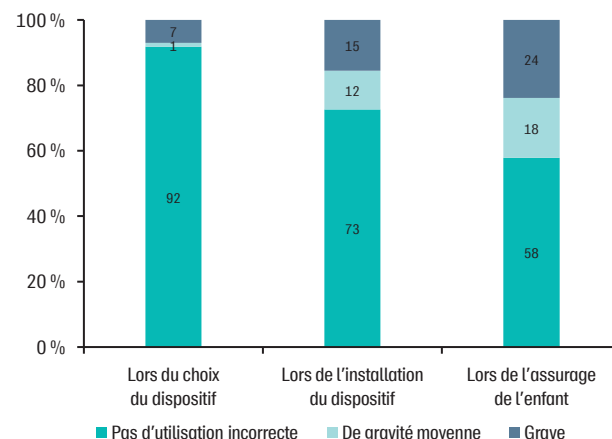
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme, selon le type de dispositifs de retenue, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

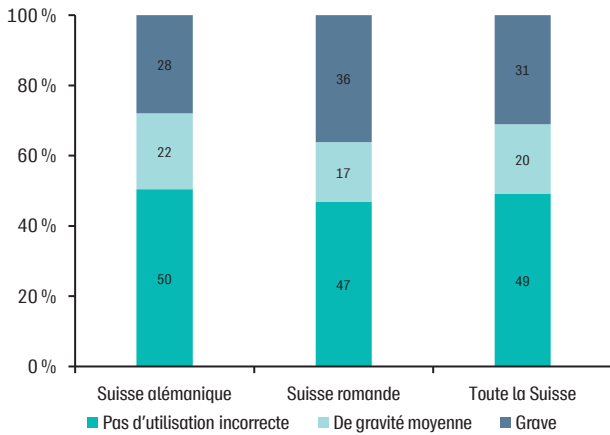
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme selon le type d'utilisation incorrecte, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

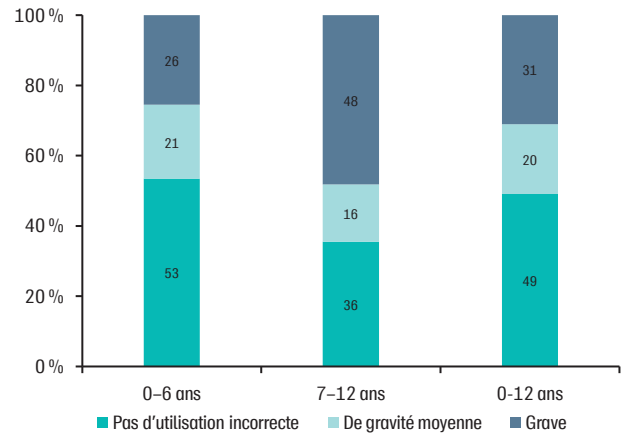
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme, selon la région linguistique, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

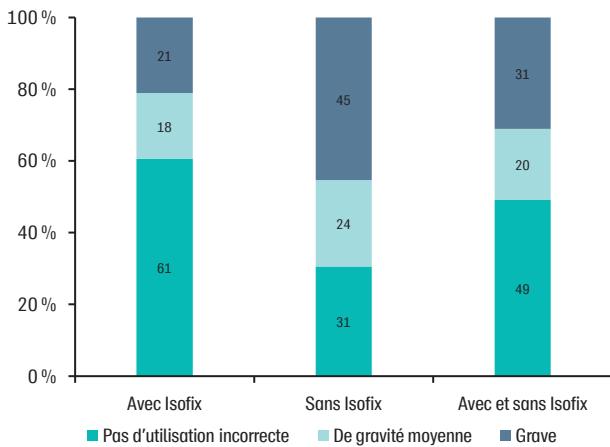
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme, selon l'âge de l'enfant, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

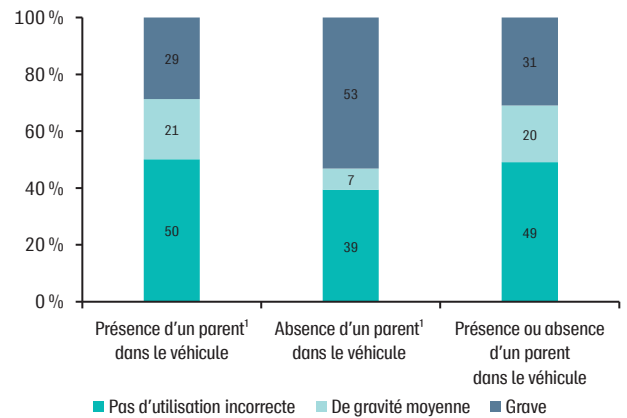
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme pour les dispositifs avec et sans système Isofix, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants à bord des voitures de tourisme selon la présence ou non d'un parent¹ dans le véhicule, 2023

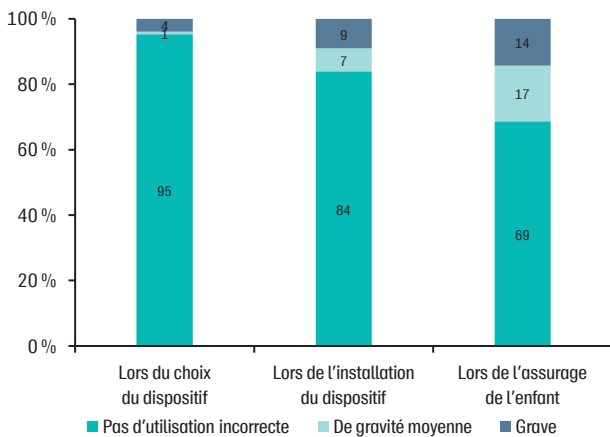


¹ Papa, maman ou autre personne titulaire de l'autorité parentale

Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

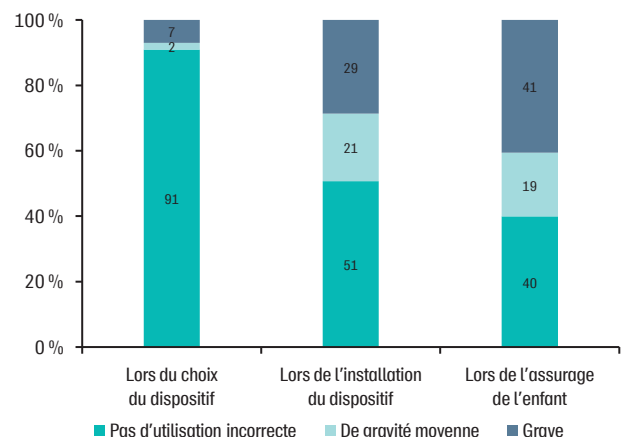
Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants avec système Isofix à bord des voitures de tourisme selon le type d'utilisation incorrecte, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

Utilisation incorrecte («misuse») des dispositifs de retenue pour enfants sans système Isofix à bord des voitures de tourisme selon le type d'utilisation incorrecte, 2023



Échantillon: 982 enfants

Source: BPA: relevé concernant les sièges-autos pour enfants

Conclusion

Les chiffres de l'accidentalité routière stagnent. Afin de les faire baisser, il faut renforcer les efforts de prévention. Ceux-ci devraient se concentrer sur les groupes d'usager·ères les plus vulnérables, à savoir les conducteur·rices de véhicules à voie unique, les piéton·nes et les seniors.

Principaux résultats

En 2023, le nombre de blessé-es graves sur les routes suisses a progressé de plus de 2 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de tué-es s'est, lui, maintenu à un haut niveau, comme pendant toute la dernière décennie. La majorité des personnes tuées circulaient en voiture, à moto ou à pied. La plupart des accidents dans lesquels des personnes sont grièvement blessées surviennent en localité, tandis que la majorité des accidents mortels se produisent hors localité. Alors que le port de la ceinture de sécurité en voiture sur les sièges avant est une évidence, il reste une marge de progression pour la sécurisation correcte des enfants en voiture.

En 2023, 4096 personnes ont été grièvement blessées et 236 ont perdu la vie sur les routes suisses. Un quart des blessé-es graves circulaient à moto, un tiers des tué-es en voiture.

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents graves de piéton-nes a baissé d'un tiers, malgré la nette augmentation du nombre de tué-es parmi les piéton-nes en 2023. On constate en revanche une évolution négative chez les cyclistes motorisé-es et les usager-ères de trottinettes électriques. C'est un fait: la sécurité des usager-ères de la route les plus vulnérables demeure sans aucun doute un défi majeur en Suisse.

La comparaison avec d'autres pays montre que le nombre de tué-es sur les routes suisses est certes faible, mais qu'il existe des pays plus sûrs pour les motocyclistes et les piéton-nes. La moitié des pays européens considérés comptent par ailleurs moins de cyclistes tué-es par million d'habitant-es que la Suisse.

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents graves impliquant des enfants a considérablement diminué, ce qui s'illustre par un recul du nombre de blessé-es graves de 2 à 3 % par an et du nombre de tué-es de 3 à 4 % par an. On constate en revanche une évolution négative du nombre de blessé-es graves chez les seniors et du nombre de tué-es chez les jeunes de 15 à 17 ans.

La statistique 2023 des accidents confirme d'autres faits connus: les hommes sont plus souvent victimes d'accidents graves de la route que les femmes. La plupart des accidents dans lesquels des personnes sont grièvement blessées surviennent en localité. Les accidents mortels, quant à eux, se produisent plus souvent hors localité. Les collisions graves sont un peu plus fréquentes que les pertes de maîtrise, ces dernières ayant généralement des conséquences plus graves. Les causes les plus fréquentes des accidents graves sont l'inattention / la distraction suivie des refus de priorité. Quant aux accidents dus à l'alcool ou à la

vitesse, ils sont associés à une probabilité de survie plus faible.

En Suisse, une personne sur deux est distraite en traversant la route à pied, environ une personne sur quatre en conduisant une voiture de tourisme et environ une personne sur cinq en conduisant un vélo classique ou un vélo électrique.

Le taux de respect de la limite de vitesse est le plus faible sur les routes limitées à 30 km/h, où un véhicule sur deux ne respecte pas cette limite. Il est le plus élevé sur les routes limitées à 80 km/h, où seulement un véhicule sur six dépasse la vitesse maximale autorisée.

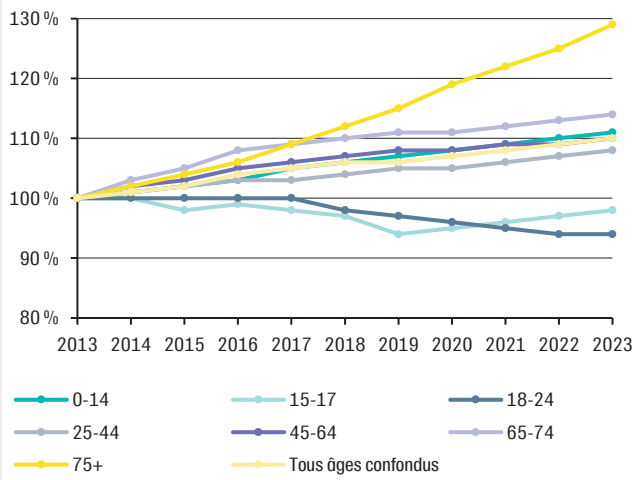
Alors que la quasi-totalité des conducteur-rices et des passager-ères avant à bord des voitures de tourisme bouclent leur ceinture, seul-e un-e enfant jusqu'à 12 ans sur deux est attaché-e correctement.

	2023			Différence par rapport à 2022					
	Tué-es	Blessé-es graves	Total	Tué-es		Blessé-es graves		Total	
				Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	75	719	794	-12	-13.8	-49	-6.4	-61	-7.1
Moto	50	1 160	1 210	4	8.7	97	9.1	101	9.1
Vélo électrique	16	595	611	-7	-30.4	35	6.3	28	4.8
Vélo classique	26	733	759	7	36.8	-36	-4.7	-29	-3.7
À pied (y c. EAV)	46	522	568	6	15.0	25	5.0	31	5.8
Autres	23	367	390	-3	-11.5	22	6.4	19	5.1
Âge									
0-6	3	32	35	-2	-40.0	-12	-27.3	-14	-28.6
7-14	6	130	136	3	100.0	22	20.4	25	22.5
15-17	10	233	243	6	150.0	14	6.4	20	9.0
18-24	25	478	503	-5	-16.7	49	11.4	44	9.6
25-44	41	1 018	1 059	-7	-14.6	16	1.6	9	0.9
45-64	64	1 331	1 395	4	6.7	19	1.4	23	1.7
65-74	29	461	490	-1	-3.3	11	2.4	10	2.1
75+	58	413	471	-3	-4.9	-25	-5.7	-28	-5.6
Sexe									
Homme	175	2 738	2 913	-6	-3.3	41	1.5	35	1.2
Femme	61	1 358	1 419	1	1.7	53	4.1	54	4.0
Région linguistique									
Suisse alémanique	150	2 580	2 730	-8	-5.1	-18	-0.7	-26	-0.9
Suisse romande	78	1 320	1 398	5	6.8	109	9.0	114	8.9
Tessin	8	196	204	-2	-20.2	3	1.6	1	0.5
Type d'occupant-e									
Conducteur-riche	168	3 288	3 456	-3	-1.8	91	2.8	88	2.6
Passager-ère	22	286	308	-8	-26.7	-22	-7.1	-30	-8.9
Lieu									
En localité	90	2 484	2 574	3	3.4	85	3.5	88	3.5
Hors localité	126	1 410	1 536	-7	-5.3	-18	-1.3	-25	-1.6
Sur autoroute	20	202	222	-1	-4.8	27	15.4	26	13.3
Type d'accident									
Impliquant un-e piéton-ne	37	513	550	-1	-2.6	51	11.0	50	10.0
Perte de maîtrise	120	1 866	1 986	-4	-3.2	-22	-1.2	-26	-1.3
Collision frontale	22	290	312	-4	-15.4	50	20.8	46	17.3
Dépassement ou changement de voie de circulation	19	210	229	10	111.	21	11.1	31	15.7
Tamponnement	13	313	326	-1	-7.1	-15	-4.6	-16	-4.7
En quittant une route, en s'engageant sur une route	14	633	647	-5	-26.3	13	2.1	8	1.3
En traversant une route	9	169	178	3	50.0	-10	-5.6	-7	-3.8
Autres	2	102	104	-3	-60.0	6	6.3	3	3.0
Conditions de lumière									
De jour	144	3 040	3 184	-21	-12.7	103	3.5	82	2.6
À l'aube, au crépuscule	15	284	299	-4	-21.1	10	3.6	6	2.0
De nuit	76	769	845	21	38.2	-22	-2.8	-1	-0.1
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	196	3 614	3 810	-23	-10.5	-18	-0.5	-41	-1.1
Pluie, grêle, chutes de neige	29	461	490	13	81.3	119	34.8	132	36.9
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	169	2 930	3 099	-3	-1.7	54	1.9	51	1.7
Week-end	67	1 166	1 233	-2	-2.9	40	3.6	38	3.2
Cause									
Inattention, distraction	67	1 294	1 361	-3	-4.3	44	3.5	41	3.1
Refus de priorité	43	936	979	14	48.3	7	0.8	21	2.2
Vitesse	67	823	890	-3	-4.3	83	11.2	80	9.9
Alcool	31	506	537	-6	-16.2	-4	-0.8	-10	-1.8
Utilisation inadéquate du véhicule	18	336	354	-2	-10.0	-19	-5.4	-21	-5.6
Stupéfiants, médicaments	12	166	178	-6	-33.3	-14	-7.8	-20	-10.1
Total	236	4 096	4 332	-5	-2.1	94	2.3	89	2.1

	Moyenne 2019-2023			Évolution moyenne 2013-2023 ¹					
	Tué-es	Blessé-es graves	Total	Tué-es		Blessé-es graves		Total	
				Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	73	708	781	-2	-2.1	-34	-3.1	-36	-3.0
Moto	45	1 056	1 101	-1	-1.8	-7	-0.7	-8	-0.6
Vélo électrique	16	512	529	1	35.7	54	47.4	55	47.0
Vélo classique	22	811	834	-0.1	-0.4	-6	-0.8	-6	-0.8
À pied (y c. EAV)	40	507	546	-2	-2.9	-20	-2.8	-22	-2.8
Autres	22	298	320	1	2.9	13	6.0	14	5.7
Âge									
0-6	3	39	41	-0.3	-4.2	-1	-2.4	-2	-2.7
7-14	3	127	130	-0.1	-3.4	-4	-2.1	-4	-2.1
15-17	5	181	186	0.4	19.5	4	2.0	4	2.1
18-24	22	421	443	-1	-3.8	-5	-0.9	-6	-1.1
25-44	43	1 000	1 042	-1	-1.8	-12	-1.1	-13	-1.0
45-64	56	1 291	1 347	-1	-1.3	3	0.2	2	0.1
65-74	30	434	464	-0.3	-0.8	8	2.1	8	1.9
75+	58	399	457	0.1	0.2	7	1.9	7	1.6
Sexe									
Homme	166	2 609	2 775	-2	-0.8	5	0.2	4	0.1
Femme	53	1 283	1 336	-2	-2.1	-5	-0.4	-7	-0.4
Région linguistique									
Suisse alémanique	140	2 555	2 695	-3	-2.0	8	0.3	4	0.2
Suisse romande	67	1 151	1 218	0.3	0.4	-2	-0.1	-1	-0.1
Tessin	11	187	198	-0.1	-0.8	-6	-2.6	-7	-2.5
Type d'occupant-e									
Conducteur-riche	158	3 110	3 268	-0.3	-0.2	29	1.0	29	0.9
Passager-ère	21	276	296	-1	-2.9	-9	-2.4	-10	-2.4
Lieu									
En localité	86	2 383	2 468	-2	-1.9	-8	-0.3	-10	-0.4
Hors localité	113	1 335	1 448	-1	-0.8	12	0.9	11	0.8
Sur autoroute	20	175	194	0	0.0	-5	-2.0	-5	-1.8
Type d'accident									
Impliquant un-e piéton-ne	37	485	523	-2	-3.4	-20	-2.9	-22	-3.0
Perte de maîtrise	110	1 803	1 913	1	1.3	42	2.7	44	2.6
Collision frontale	20	231	252	-0.4	-1.9	-0.4	-0.1	-1	-0.3
Dépassement ou changement de voie de circulation	11	176	187	-1	-3.0	0.1	0.0	-1	-0.2
Tamponnement	11	307	318	0.1	0.8	-2	-0.6	-2	-0.5
En quittant une route, en s'engageant sur une route	17	622	639	-1	-3.6	-18	-2.3	-19	-2.3
En traversant une route	6	164	170	-0.3	-2.4	-1	-0.6	-1	-0.7
Autres	4	105	109	-1	-6.3	-1	-0.7	-2	-1.2
Conditions de lumière									
De jour	149	2 842	2 992	-2	-1.1	6	0.2	4	0.1
À l'aube, au crépuscule	13	313	326	0.1	0.4	7	2.5	7	2.3
De nuit	55	736	790	-1	-1.7	-13	-1.4	-15	-1.5
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	189	3 493	3 682	-3	-1.2	4	0.1	1	0.0
Pluie, grêle, chutes de neige	21	375	396	-1	-2.6	-6	-1.3	-7	-1.3
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	154	2 768	2 922	-2	-1.2	-11	-0.3	-13	-0.4
Week-end	65	1 124	1 189	-1	-1.1	10	1.0	10	0.8
Cause									
Inattention, distraction	56	1 185	1 241	0.2	0.4	20	1.8	21	1.7
Refus de priorité	38	937	975	-1	-2.2	-24	-2.0	-25	-2.1
Vitesse	59	744	804	-1	-1.0	-3	-0.4	-4	-0.4
Alcool	28	471	499	-1	-2.5	-2	0.4	1	0.2
Utilisation inadéquate du véhicule	16	349	365	-1	-3.6	-8	-2.1	-9	-2.2
Stupéfiants, médicaments	14	146	160	-1	-2.7	5	3.8	4	3.0
Total	218	3 893	4 111	-3	-1.2	-0.2	0.0	-3	-0.1

¹ Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

Évolution indexée de la population résidente permanente suisse selon l'âge, 2013-2023 (au 1^{er} janvier)



Source: OFS: STATPOP

Population résidente permanente suisse selon l'âge et le sexe, 2023 (au 1^{er} janvier)

Âge	Hommes	Femmes	Total
0-14	681 505	645 256	1 326 761
15-17	132 232	124 235	256 467
18-24	331 073	309 004	640 077
25-44	1 241 447	1 206 583	2 448 030
45-64	1 230 654	1 221 773	2 452 427
65-74	409 229	443 994	853 223
75+	353 813	484 587	838 400
Total	4 379 953	4 435 432	8 815 385

Source: OFS: STATPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitant-es selon l'âge et le sexe, 2013 (au 1^{er} janvier)



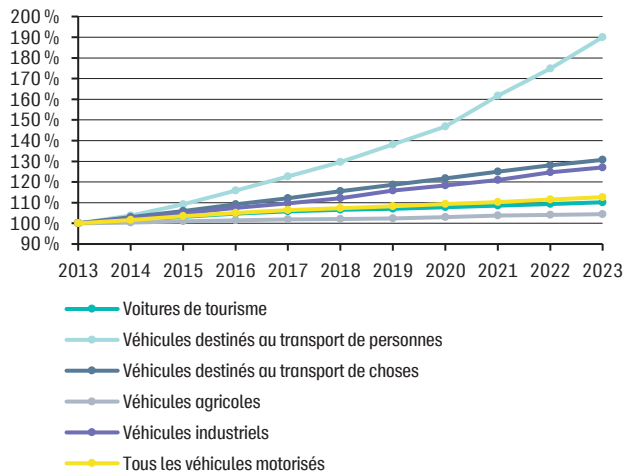
Source: OFS: STATPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitant-es selon l'âge et le sexe, 2023 (au 1^{er} janvier)



Source: OFS: STATPOP

Évolution indexée du parc de véhicules motorisés selon le type de véhicules, 2013-2023



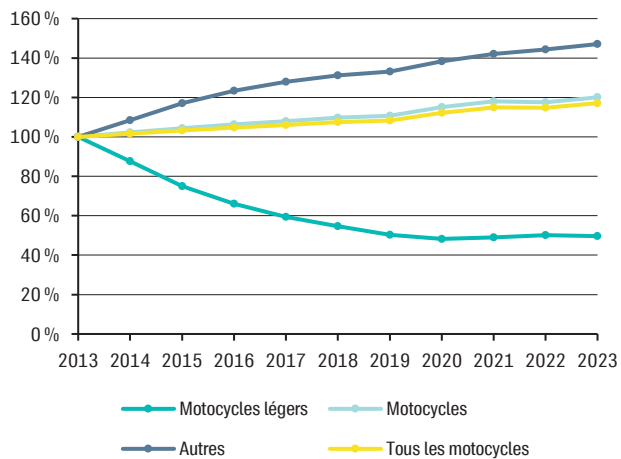
Source: OFS: parc des véhicules routiers

Parc de véhicules motorisés selon le type de véhicules, 2023

Type de véhicules	Nombre
Voitures de tourisme	4 760 948
Véhicules destinés au transport de personnes	114 299
Véhicules destinés au transport de choses	485 303
Véhicules agricoles	197 678
Véhicules industriels	81 241
Total	5 639 469

Source: OFS: parc des véhicules routiers

Évolution indexée du parc de motocycles selon le type de véhicules, 2013-2023



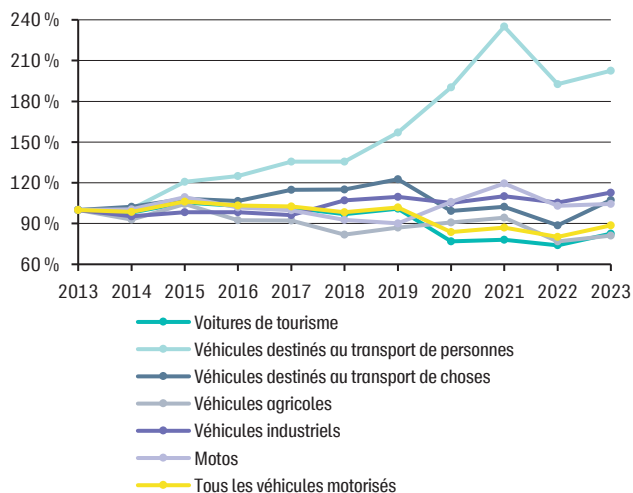
Source: OFS: parc des véhicules routiers

Parc de motocycles selon le type de véhicules, 2023

Type de véhicules	Nombre
Motocycles légers	18 991
Motocycles	750 681
Autres	35 981
Total	805 653

Source: OFS: parc des véhicules routiers

Évolution indexée des nouvelles immatriculations de véhicules motorisés, 2013-2023



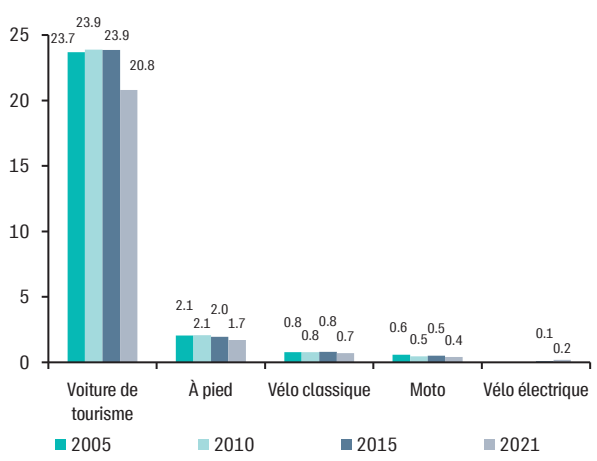
Source: OFS: nouvelles mises en circulation de véhicules routiers

Nouvelles immatriculations de véhicules motorisés, 2023

Véhicules motorisés	Nombre
Voitures de tourisme	255 981
Véhicules destinés au transport de personnes	8 382
Véhicules destinés au transport de choses	35 032
Véhicules agricoles	2 911
Véhicules industriels	4 835
Motos	49 397
Total	356 538

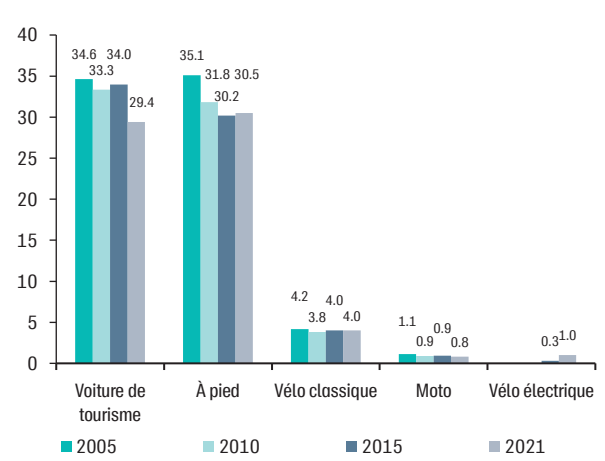
Source: OFS: nouvelles mises en circulation de véhicules routiers

Distance journalière moyenne en kilomètres parcourue par personne selon le moyen de locomotion, 2005-2021



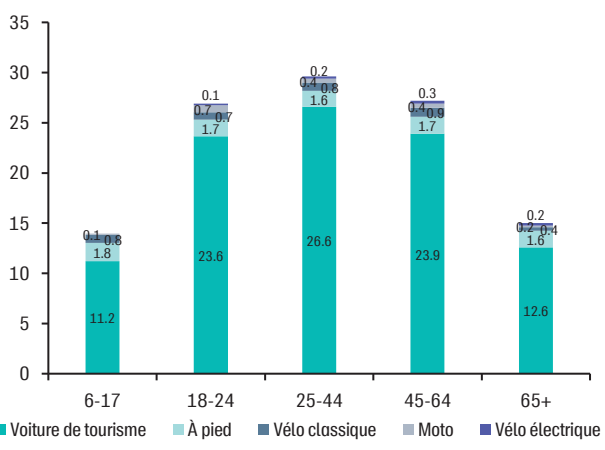
Échantillon: 55 000 personnes
Source: ARE/OFS: MRMT

Temps de déplacement moyen en minutes par personne et par jour selon le moyen de locomotion, 2005-2021



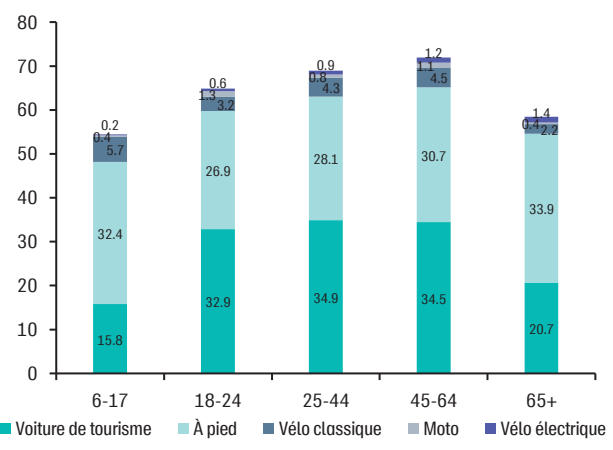
Échantillon: 55 000 personnes
Source: ARE/OFS: MRMT

Distance journalière moyenne en kilomètres parcourue par personne selon le moyen de locomotion et l'âge, 2021



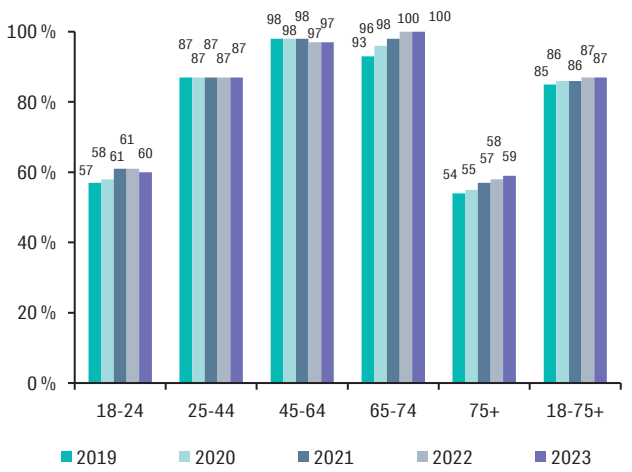
Échantillon: 55 000 personnes
Source: ARE/OFS: MRMT

Temps de déplacement moyen en minutes par personne et par jour selon le moyen de locomotion et l'âge, 2021



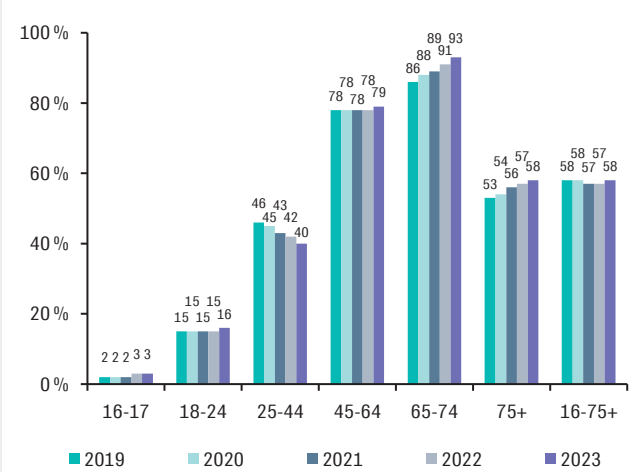
Échantillon: 55 000 personnes
Source: ARE/OFS: MRMT

Proportion de titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon l'âge, 2019-2023



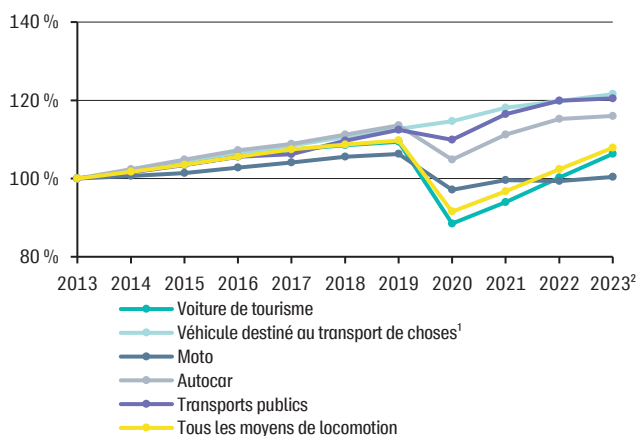
Source: OFROU: statistique des permis de conduire

Proportion de titulaires d'un permis de conduire pour motocycles selon l'âge, 2019-2023



Source: OFROU: statistique des permis de conduire

Évolution indexée des prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, 2013-2023



¹ Véhicule de livraison, camion, tracteur à sellette

² Estimation du BPA

Source: OFS: PV-L, TP

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, en millions de kilomètres, 2013/2023

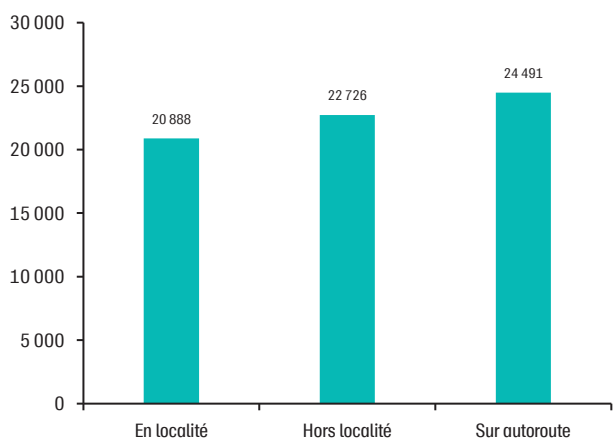
Moyen de locomotion	2013	2023 ²	Différence en %
Voiture de tourisme	54 695	58 127	+6
Véhicule destiné au transport de choses ¹	6 117	7 436	+22
Moto	1 770	1 777	+0
Autres	581	764	+31
Total	63 163	68 104	+8

¹ Véhicule de livraison, camion, tracteur à sellette

² Estimation du BPA

Source: OFS: PV-L, TP

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le lieu¹, en millions de kilomètres, 2023



¹ Estimation du BPA

Source: OFS: PV-L, TP

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le lieu¹, en millions de kilomètres, 2013/2023

Lieu	2013	2023	Différence en %
En localité	19 431	20 888	+8
Hors localité	21 131	22 726	+8
Sur autoroute	22 600	24 491	+8
Total	63 162	68 105	+8

¹ Estimation du BPA

Source: OFS: PV-L, TP

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, en millions de kilomètres, 1970-2023

Année	Voiture de tourisme	Véhicule destiné au transport de choses ¹	Moto
1970	23 387	2 991	707
1980	32 071	3 768	684
1990	42 649	4 592	1 163
2000	45 613	5 233	1 463
2005	48 040	5 347	1 654
2010	52 066	5 728	1 720
2015	56 620	6 364	1 794
2020	53 371	7 012	1 949
2021	56 662	7 220	1 993
2022	60 156	7 364	2 027
2023 ²	58 127	7 436	1 777

¹ Véhicule de livraison, camion, tracteur à sellette

² Estimation du BPA

Source: OFS: PV-L, TP

Prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le lieu¹, en millions de kilomètres, 1970-2023

Année	En localité	Hors localité	Sur autoroute	Total
1970	10 853	15 501	2 743	29 097
1980	14 996	15 303	8 817	39 116
1990	16 675	17 372	15 558	49 604
2000	16 921	18 222	17 758	52 901
2005	17 108	18 596	19 857	55 561
2010	18 492	20 100	21 472	60 064
2015	20 111	21 869	23 405	65 385
2020	19 318	21 050	22 652	63 020
2021	20 441	22 250	23 914	66 605
2022	21 601	23 488	25 209	70 298
2023	20 888	22 726	24 491	68 104

¹ Estimation du BPA

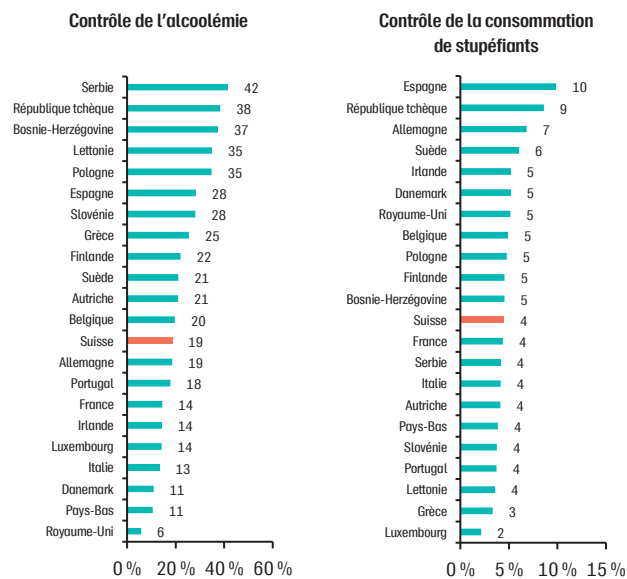
Source: OFS: PV-L, TP

Instruments étalonnés de mesure de vitesse et de mesure de l'alcool à la disposition de la police selon le système de mesure, 2019-2023

Instruments de mesure... ... utilisés pour le contrôle de la vitesse	2019	2020	2021	2022	2023
Systèmes fixes non automatiques (p. ex. radars sur trépied, pistolets laser)	265	327	298	256	240
Systèmes mobiles embarqués	159	158	155	148	146
Systèmes fixes automatiques (p. ex. cabines radar)	590	577	600	679	712
Systèmes de contrôle de vitesse sur un tronçon	3	3	3	3	3
Total	1 017	1 065	1 056	1 086	1 101
... de l'alcool dans l'air expiré					
Éthylotests	2 961	2 810	2 815	2 869	2 874
Éthylomètres	339	342	353	360	364
Total	3 300	3 152	3 168	3 229	3 238

Source: METAS: instruments de mesure de la vitesse et de mesure de l'alcool

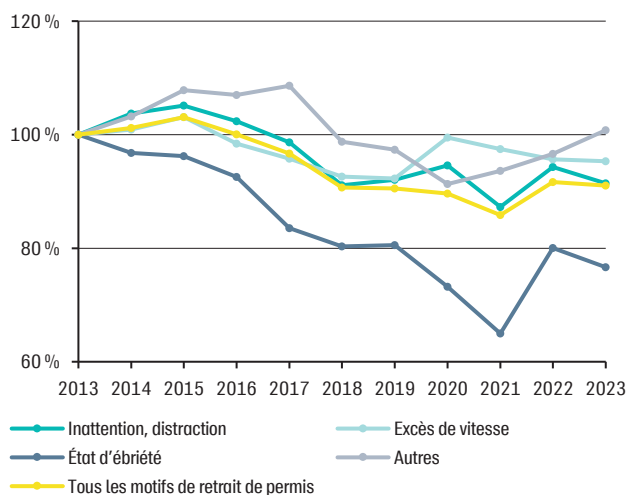
Proportion d'automobilistes soumis par la police à au moins un contrôle de l'alcoolémie ou de la consommation de stupéfiants au cours des douze derniers mois, comparaison européenne, 2019



Echantillon: 17 710 automobilistes

Source: VIAS: ESRA

Évolution indexée des motifs de retrait du permis de conduire, 2013-2023



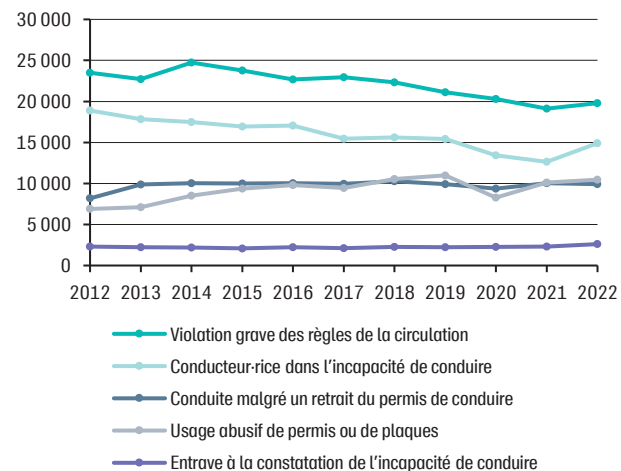
Source: OFROU: ADMAS

Motifs de retrait du permis de conduire et nombre de retraits, 2022

Motif du retrait	Nombre
Inattention, distraction	9 335
État d'ébriété (≥0,8 ‰)	12 496
Excès de vitesse	28 314
Autres	45 933
Total	96 078
Retraits de permis de conduire	80 015

Source: OFROU: ADMAS

Évolution des condamnations pour les principaux délits relevant de la loi fédérale sur la circulation routière (avec inscription au casier judiciaire), 2012-2022



Source: OFS: SUS

Condamnations pour des délits relevant de la loi fédérale sur la circulation routière (avec inscription au casier judiciaire), 2022

Type de délit	Nombre
Violation grave des règles de la circulation	19 794
Conducteur-riche dans l'incapacité de conduire	14 918
en raison d'un état d'ébriété	10 464
pour d'autres raisons	5 057
Conduite malgré un retrait du permis de conduire	9 907
Usage abusif de permis ou de plaques	10 452
Entrave à la constatation de l'incapacité de conduire	2 609
Conduite sans permis de circulation	2 216
Vol d'usage	985
Fuite après un accident avec blessé-es	177
État défectueux du véhicule	169
Nombre total de condamnations (pour un ou plusieurs délits à la fois)	54 423

Source: OFS: SUS

Législation

Législation suisse en matière de circulation routière: entrée en vigueur des principales dispositions relatives à la sécurité routière

1. Ceinture de sécurité

- 1981: Port obligatoire sur les sièges avant des voitures de tourisme
- 1994: Port obligatoire sur les sièges arrière des voitures de tourisme
- 2002: Obligation de sécuriser les enfants sur tous les sièges des voitures de tourisme, véhicules de livraison, minibus et tracteurs à sellette légers équipés d'une ceinture
- 2006: Port obligatoire dans tous les véhicules à moteur équipés de ceintures
- 2010: Obligation de siège-auto étendue aux enfants de moins de 12 ans d'une taille inférieure à 150 cm

2. Casque pour motocyclistes et cyclomotoristes

- 1981: Port obligatoire sur les motocycles
- 1990: Port obligatoire sur les cyclomoteurs
- 2006: Port obligatoire sur les trikes et les quads
- 2012: Port obligatoire sur les vélos électriques rapides (assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h)
- 2019: Libre choix pour les conducteur·rices de cyclomoteurs classiques de porter un casque de moto ou un casque de vélo.

3. Limitations de vitesse

En localité

- 1959: Limitation définitive à 60 km/h
- 1984: Limitation définitive à 50 km/h
- 1984: Instructions concernant les rues résidentielles
- 1989: Instructions concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones (notamment zones 30)
- 2002: Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (20 km/h)

Hors localité

- 1973: Limitation provisoire à 100 km/h
- 1977: Limitation définitive à 100 km/h
- 1985: Limitation à 80 km/h à titre d'essai
- 1989: Limitation définitive à 80 km/h (votation populaire du 26.11.1989)

Sur autoroute

- 1973: Limitation temporaire à 100 km/h
- 1974: Limitation provisoire à 130 km/h
- 1977: Limitation définitive à 130 km/h
- 1985: Limitation à 120 km/h à titre d'essai
- 1989: Limitation définitive à 120 km/h (votation populaire du 26.11.1989)
- 2021: Limitation à 100 km/h pour les voitures automobiles légères avec remorque (max. 3,5 t) si le véhicule tracteur, la remorque et les pneumatiques sont adaptés pour rouler à cette vitesse

4. Capacité de conduire, aptitude à la conduite

- 1980: Limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille (fixée par le Conseil fédéral).
- 2005: Limite d'alcoolémie de 0,5 pour mille; tolérance zéro en cas de conduite sous l'influence de certains stupéfiants; contrôles de l'alcoolémie sans indices d'ébriété.
- 2013: Obligation d'ordonner une enquête sur l'aptitude à la conduite en présence de certains faits tels que la conduite sous l'emprise de stupéfiants.
- 2014: Interdiction, pour certains groupes de conducteur·rices (p. ex. nouveaux conducteur·rices), de conduire sous l'influence de l'alcool; obligation d'ordonner une évaluation de l'aptitude à la conduite en cas de conduite avec une alcoolémie de 1,6 pour mille ou plus.
- 2016: Modification des évaluations de l'aptitude à la conduite (introduction d'un modèle progressif) et mise à jour des exigences médicales minimales relatives à la conduite d'un véhicule à moteur; principe de la force probante du contrôle de l'alcool dans l'air expiré.
- 2017: Suppression pour certain·es conducteur·rices (p. ex. sapeurs-pompiers de milice ou membres des services de secours professionnels mobilisés pour des interventions urgentes) de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool.
- 2019: Relèvement de 70 à 75 ans de l'âge du premier contrôle relevant de la médecine du trafic.

5. Formation à la conduite

- 1991: Formation à la conduite obligatoire et examen théorique étendu.
- 2005: Introduction du permis de conduire à l'essai (formation en deux phases).
- 2013: Les titulaires d'un permis de conduire à l'essai ne peuvent plus assumer le rôle d'accompagnant lors de courses d'apprentissage.
- 2019: Les personnes qui réussissent l'examen pratique avec un véhicule muni d'une boîte de vitesses automatique sont également autorisées à conduire des véhicules équipés d'une boîte de vitesses manuelle.
- 2020: Le cours de perfectionnement durant la période probatoire ne dure plus qu'un jour, contre deux auparavant, et doit être suivi dans un délai d'un an à compter de la délivrance du permis de conduire à l'essai.
- 2021: L'âge minimal pour l'obtention du permis d'élève conducteur des catégories B et BE est abaissé à 17 ans, mais l'examen de conduite peut être passé au plus tôt à 18 ans; l'âge minimal pour conduire des motocycles légers atteignant une vitesse maximale de 45 km/h est abaissé de 16 à 15 ans et l'âge minimal pour conduire des motocycles de 125 cm³, de 18 à 16 ans.

6. Nouveautés en 2023

Divers:

Depuis le 1^{er} janvier: Procédure simplifiée pour l'introduction de zones 30 et de zones de rencontre.
La nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables vise à améliorer ces dernières et à les rendre plus sûres. Pour ce faire, les cantons sont tenus de planifier et de réaliser des réseaux de voies cyclables, tandis que la Confédération aménage, elle aussi, des voies cyclables sur ses routes.

Depuis le 1^{er} octobre: Abandon de la base légale prévue pour rendre obligatoire l'utilisation d'enregistreurs de données (boîtes noires) après certains délits d'excès de vitesse ou d'un éthylotest antidémarrage après certains délits liés à la consommation d'alcool.
Responsabilité de la détentrice ou du détenteur du véhicule pour les amendes d'ordre aussi endossée par les personnes morales.
Une infraction légère n'est plus suffisante pour prolonger la période probatoire ou pour annuler le permis de conduire à l'essai.
Renonciation à l'obligation prévue de suivre des cours de rééducation routière.

Délits de chauffard:

Depuis le 1^{er} octobre: Après un délit de chauffard, une ou un délinquant-e primaire doit rendre son permis de conduire pour au minimum 12 mois (contre 24 mois au minimum auparavant).
La peine minimale d'un an de privation de liberté être réduite si les conditions requises à l'art. 90, al. 3bis et 3ter, LCR sont remplies (réputation irréprochable et mobile honorable).
Droit de recours plutôt qu'obligation de recours pour les assureurs responsabilité civile des véhicules automobiles

Remarque

Une liste plus détaillée des principales dispositions du droit suisse de la circulation routière pertinentes pour la sécurité («Annexe législation») est disponible sur le site Internet du BPA à l'adresse bpa.ch/commander.

Méthodologie

L'analyse systématique des accidents requiert des données d'excellente qualité. Les accidents de la route sont recensés à l'aide d'un procès-verbal standardisé. Celui-ci a été remanié plusieurs fois en fonction de l'évolution de la circulation routière. Il a néanmoins été possible de préserver les informations nécessaires à l'analyse des accidents et d'éviter des ruptures dans les séries temporelles dues à des facteurs méthodologiques et compromettant la possibilité d'interpréter ces dernières.

Selon l'Office fédéral de la statistique, la première statistique suisse des accidents des transports date de 1926. Il ressort de l'une des premières statistiques des accidents, publiée dans l'«Annuaire statistique de la Suisse» en 1930, que les accidents étaient recensés de manière systématique dès le début. On distinguait ainsi les moyens de locomotion – les accidents de charrette étaient à peu près aussi fréquents que les accidents de vélo –, les types, les lieux ou encore les causes d'accident. Celles-ci étaient comparables aux causes relevées aujourd'hui (inattention, vitesse excessive, refus de priorité, mais aussi conduite sur le mauvais côté de la chaussée), même si les termes utilisés n'étaient pas forcément les mêmes. L'une des causes distinguées était l'ivresse, bien que celle-ci ne fasse alors l'objet d'aucune disposition légale.

Depuis l'introduction d'un procès-verbal d'accident standardisé, celui-ci a été plusieurs fois remanié et adapté en fonction de l'évolution de la circulation routière. Les éléments dont le relevé n'était pas fiable en ont été éliminés. Par exemple, en 1992, la police a cessé de relever le type de blessures. Cette même année, on a adopté la «règle des 30 jours», aujourd'hui largement appliquée à l'échelle internationale et selon laquelle seules les personnes qui décèdent des suites d'un accident dans les 30 jours après ce dernier sont comptées parmi les tués-es.

En 2011, on a amélioré le relevé des coordonnées du lieu de l'accident, introduit la consignation de l'information relative à la personne principalement responsable de l'accident et ajouté les vélos électriques à la liste des types de véhicules. La même année, l'Office fédéral des routes a introduit une solution informatique moderne pour le relevé des données relatives aux accidents.

En 2015, les définitions des différents degrés de gravité des blessures ont été revues et harmonisées avec celles des services de sauvetage. La dernière grande révision, qui date de 2018, visait à simplifier le relevé. Certains éléments ont été supprimés, d'autres réunis. Depuis, il est possible de relever plus systématiquement les cas de conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues ou de médicaments. Même si le procès-verbal d'accident a été raccourci, il permet de recueillir presque autant d'informations qu'avant. La simplification et la systématisation du relevé sont susceptibles de renforcer l'acceptation du procès-verbal par les forces de police et, ainsi, de conduire à une amélioration de la qualité des données.

Depuis 2020, les accidents de trottinette électrique sont enregistrés de manière systématique. Les données ont été complétées rétroactivement pour 2019.

Le procès-verbal d'accident est reproduit aux pages suivantes. Le formulaire, la nomenclature complète des causes et des types d'accidents et les instructions concernant le procès-verbal d'accident sont disponibles sur le site Internet de l'OFROU (donneesaccidents.ch).

Indications concernant le conducteur ou le piéton

Personne no

0 1

Identité

Nom / Prénom

Rue / Numéro

NPA / Domicile

Pays de résidence / Nationalité

Date de naissance

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Jour	Mois	Année					

Sexe

- Masculin
 Féminin
 Inconnu

Conséquences de l'accident

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Pas blessé | <input type="checkbox"/> Décédé sur place |
| <input type="checkbox"/> Légèrement blessé | <input type="checkbox"/> Décédé dans les 30 jours |
| <input type="checkbox"/> Sérieusement blessé | <input type="checkbox"/> Inconnues |
| <input type="checkbox"/> Blessé en danger de mort | NACA <input type="text"/> |

Date du décès

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Jour	Mois	Année					

Système de protection

- Aucun
 Ceinture de sécurité
 Casque
 Inconnu

Blessures

Indications cantonales supplémentaires



Indications générales

Source

Accident no

Objet no

Indications concernant le passager

Personne no

Identité

Nom / Prénom

Rue / Numéro

NPA / Domicile

Pays de résidence / Nationalité

Catégorie d'utilisateur

- Passager avant
- Passager arrière
- Passager inconnu

Date de naissance

Jour Mois Année

Sexe

- Masculin
- Féminin
- Inconnu

Conséquences de l'accident

- Pas blessé
- Légèrement blessé
- Sérieusement blessé
- Blessé en danger de mort
- Décédé sur place
- Décédé dans les 30 jours
- Inconnues

NACA

Date du décès

Jour Mois Année

Système de protection

- Aucun
- Ceinture de sécurité
- Casque
- Inconnu
- Siège d'enfant

Blessures

Personne no

Identité

Nom / Prénom

Rue / Numéro

NPA / Domicile

Pays de résidence / Nationalité

Catégorie d'utilisateur

- Passager avant
- Passager arrière
- Passager inconnu

Date de naissance

Jour Mois Année

Sexe

- Masculin
- Féminin
- Inconnu

Conséquences de l'accident

- Pas blessé
- Légèrement blessé
- Sérieusement blessé
- Blessé en danger de mort
- Décédé sur place
- Décédé dans les 30 jours
- Inconnues

NACA

Date du décès

Jour Mois Année

Système de protection

- Aucun
- Ceinture de sécurité
- Casque
- Inconnu
- Siège d'enfant

Blessures

Indications concernant le passager

Personne no

Identité

Nom / Prénom _____

Catégorie d'usager

Passager avant
 Passager arrière
 Passager inconnu

Rue / Numéro _____

NPA / Domicile

Pays de résidence / Nationalité

Date de naissance

Jour Mois Année

Sexe

Masculin
 Féminin
 Inconnu

Conséquences de l'accident

Pas blessé
 Légèrement blessé
 Sérieusement blessé
 Blessé en danger de mort

Décédé sur place
 Décédé dans les 30 jours
 Inconnues

NACA

Date du décès

Jour Mois Année

Système de protection

Aucun
 Ceinture de sécurité
 Casque
 Inconnu
 Siège d'enfant

Blessures

Personne no

Identité

Nom / Prénom _____

Catégorie d'usager

Passager avant
 Passager arrière
 Passager inconnu

Rue / Numéro _____

NPA / Domicile

Pays de résidence / Nationalité

Date de naissance

Jour Mois Année

Sexe

Masculin
 Féminin
 Inconnu

Conséquences de l'accident

Pas blessé
 Légèrement blessé
 Sérieusement blessé
 Blessé en danger de mort

Décédé sur place
 Décédé dans les 30 jours
 Inconnues

NACA

Date du décès

Jour Mois Année

Système de protection

Aucun
 Ceinture de sécurité
 Casque
 Inconnu
 Siège d'enfant

Blessures

Glossaire

Sources des données des tableaux et des graphiques

Tous les tableaux et graphiques pour lesquels aucune source n'est indiquée sont fondés sur la statistique des accidents de la circulation routière (SVU) de l'OFROU.

Remarques concernant les tableaux

Les totaux d'un tableau ne correspondent pas toujours à la somme des valeurs des cellules en raison d'arrondis ou de données manquantes.

0 Un zéro à la place d'un nombre signifie qu'aucun cas ou montant n'a été enregistré.

... Trois points à la place d'un nombre signifient que celui-ci n'est pas disponible ou n'a pas été relevé.

Ø Moyenne

Σ Somme

Définitions

Gravité des blessures

Légèrement blessé-e: est légèrement blessée une personne souffrant d'une atteinte mineure, telle que des éraflures sans perte de sang notable ou une légère gêne dans les mouvements ne l'empêchant pas de quitter le lieu de l'accident par ses propres moyens. Des soins médicaux, dispensés éventuellement dans le cadre d'un traitement ambulatoire en hôpital, peuvent être nécessaires.

Grièvement blessé-e: est grièvement blessée une personne victime d'une atteinte importante et visible (p. ex. fracture ouverte, fracture du fémur) nécessitant une hospitalisation. Depuis 2015, il est possible de distinguer, parmi les personnes grièvement blessées, celles qui sont sérieusement blessées de celles qui sont en danger de mort.

Mortellement blessé-e: est mortellement blessée une personne qui décède sur le lieu de l'accident ou qui meurt des suites de ses blessures dans les 30 jours après ce dernier.

Victime de dommages corporels graves

Personne grièvement ou mortellement blessée.

Accident grave

Accident dans lequel au moins une personne est grièvement ou mortellement blessée.

Létalité

Indicateur de la dangerosité des accidents (nombre de tués-es pour 10 000 victimes des dommages corporels).

Véhicules destinés au transport de choses

Catégorie de véhicules regroupant les véhicules de livraison, les camions et les tracteurs à sellette.

Véhicules automobiles lourds

Catégorie de véhicules regroupant les bus, les autocars, les camions et les tracteurs à sellette.

Engins assimilés à des véhicules (EAV)

Moyens de locomotion à roues ou à roulettes qui sont mus par la seule force musculaire des utilisateur-rices, tels que les patins à roulettes, les rollers, les planches à roulettes, les trottinettes et les vélos d'enfant (pour enfants d'âge préscolaire).

Cause d'accident

Le procès-verbal d'accident suisse utilisé par la police permet d'indiquer jusqu'à trois causes d'accident pour chaque conducteur-riche ou piéton-ne impliqué-e.

Responsable principal-e

La police détermine sur place la cause principale et donc la personne principalement responsable de l'accident.

Tamponnement

Collision par l'arrière.

Institutions

ARE

Office fédéral du développement territorial, are.admin.ch

BPA

Bureau de prévention des accidents, bpa.ch

FSR

Fonds de sécurité routière, fvs.ch

METAS

Institut fédéral de métrologie, metas.ch

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques, ocde.org

OFROU

Office fédéral des routes, ofrou.admin.ch

OFS

Office fédéral de la statistique, bfs.admin.ch

VIAS

Institut VIAS, Belgique, vias.be

Sources des données

ARE/OFS

Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

Enquête téléphonique sur le comportement en matière de mobilité menée tous les cinq ans auprès d'un échantillon représentatif comptant actuellement environ 55 000 ménages.

OFROU

Statistique des permis de conduire

Statistique des titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme ou pour motos, fondée sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) de l'OFROU.

Statistique des mesures administratives (ADMAS)

Recensement complet des retraits de permis de conduire et des avertissements pour délinquance routière.

Accidents de la circulation routière (SVU)

Recensement de tous les accidents de la route enregistrés par la police.

OFS

Statistique de la population et des ménages (STATPOP)

Recensement national fondé sur les registres de personnes tenus par les communes, les cantons et la Confédération.

Statistique des condamnations pénales (SUS)

Recensement complet des condamnations pénales d'adultes. Sont prises en compte les infractions pénales prévues par la loi fédérale sur la circulation routière.

Parc des véhicules routiers

Statistique des véhicules routiers immatriculés en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein, fondée sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) de l'OFROU.

Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers (IVS)

Statistique des véhicules routiers qui ont été immatriculés en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein durant l'année considérée, fondée sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) de l'OFROU.

Statistique des causes de décès et des mortinaissances (CoD)

Recensement exhaustif des personnes décédées parmi la population résidente permanente suisse.

Prestations du transport de personnes (PV-L)

Statistique des prestations kilométriques (véhicules-kilomètres) et des prestations de transport (personnes-kilomètres) sur les routes suisses.

Statistique des transports publics (TP)

Prestations kilométriques des transports publics..

BPA

Extrapolation

Estimation annuelle du nombre d'accidents non professionnels subis par la population résidente suisse sur la base de différentes sources de données; calcul des coûts économiques sur la base de cette extrapolation.

Sondage auprès de la population

Sondage en ligne (env. 1500 personnes) auprès de la population résidente suisse.

Relevés dans le trafic routier

Vastes relevés annuels par échantillonnage effectués sur les routes suisses et portant sur le port du casque, le port de la ceinture de sécurité, la distraction et l'utilisation d'aides à la visibilité.

Relevé concernant la vitesse

Vaste relevé concernant la vitesse des véhicules à moteur; projet pilote mené en 2019.

Relevé concernant les sièges-autos pour enfants

Relevé de l'année 2023 examinant la sécurité des enfants en voiture de tourisme et effectué dans différents lieux en Suisse.

Roadside Survey Alcool

Contrôles d'alcoolémie effectués en 2023 auprès de conducteurs-rices de voitures de tourisme sur 85 sites en Suisse alémanique et en Suisse romande, en collaboration avec 14 corps de police.

VIAS

E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA)

Sondage en ligne mené tous les trois à cinq ans environ depuis 2015. La dernière enquête (2023) a été réalisée auprès de quelque 37 000 personnes provenant de 39 pays à travers le monde, dont 22 000 personnes d'Europe. L'échantillon suisse comprenait 979 personnes.

METAS

Relevé exhaustif des instruments étalonnés de mesure de la vitesse et de mesure de l'alcool disponibles en Suisse.

OCDE

International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD)

Base de données concernant les accidents de la route mortels et d'autres indicateurs de sécurité routière relevés dans les pays membres du groupe IRTAD (38 pays en 2024).

Impressum

Éditeur

BPA, Bureau de prévention des accidents
Case postale, 3001 Berne
+41 31 390 22 22
info@bpa.ch
bpa.ch, commande sur bpa.ch/commander,
réf. 2.536

Autrices et auteurs

- Patrizia Hertach, collaboratrice scientifique Recherche, BPA
- Andrea Uhr, collaboratrice scientifique Recherche, BPA
- Yvonne Achermann Stürmer, collaboratrice scientifique Recherche, BPA
- Michael Hutter, collaborateur scientifique Recherche, BPA
- Roland Allenbach, responsable Gestion des connaissances, BPA
- Steffen Niemann, collaborateur scientifique Recherche, BPA

Équipe du projet

- Andrea Herrmann, assistante de projet Recherche, BPA
- Esther Luttrupp, assistante de projet Recherche, BPA
- Balint Nemes, assistant de projet Recherche, BPA
- Section Publications / Service linguistique, BPA

Composition, impression et tirage

Courvoisier-Gassmann S.A.
Arts graphiques
Ch. du Long-Champ 135, 2504 Biel/Bienne
1/2024/80
Imprimé sur papier FSC
ISSN 1664-5782

© BPA 2024

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

La présente publication a été élaborée sur mandat du Fonds de sécurité routière (FSR). Le BPA est seul responsable de son contenu.

Proposition d'indication de la source

Hertach P, Uhr A, Achermann Stürmer Y, Hutter M, Allenbach R, Niemann S. *Sinus 2024. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2023*. Berne: BPA, Bureau de prévention des accidents; 2024.
DOI 10.13100/BPA.2.536.02.2024

Photos

- Photo de couverture: Getty Images
- P. 5: Simon Iannelli
- Autres: Getty Images

Clause de non-responsabilité

Cette publication a été élaborée de toute bonne foi et avec le plus grand soin possible. Son exhaustivité ne peut cependant être garantie. Les informations qu'elle contient sont de nature générale et ne tiennent donc pas compte des spécificités des cas particuliers. Le BPA et les autrices et auteurs ne répondent en aucun cas des éventuels dommages directs, indirects ou consécutifs résultant de l'utilisation de ces informations.

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.