



Sinus 2023

Sinus 2023

**Niveau de sécurité et accidents dans
la circulation routière en 2022**

Avant-propos



Un coup d'œil à la statistique des accidents survenus sur les routes suisses l'année dernière suffit pour s'en convaincre: ce n'est pas le moment de relâcher les efforts de prévention. En 2022, le nombre d'accidents graves a atteint un niveau qui n'avait plus été atteint depuis sept ans. Un fait particulièrement inquiétant est l'évolution du nombre de personnes tuées, qui est passé de 200 en 2021 à 241 l'année dernière, ce qui représente une hausse de 21 %. Sans tomber dans l'alarmisme, il apparaît qu'il faut non seulement des mesures touchant l'infrastructure, des actions de sensibilisation ciblées et des systèmes évolués d'aide à la conduite, mais également une volonté politique de redonner davantage d'importance à la sécurité routière.

La présente publication se penche sur le niveau de sécurité routière et les accidents de la circulation, en allant au-delà des chiffres. Elle s'intéresse à l'évolution de l'accidentalité et aux causes des tendances observées. On constate que des mesures sont nécessaires dans le domaine de la mobilité douce. Les piéton·nes et les cyclistes sont en effet les premières victimes des accidents mortels survenant en localité. Afin que la mobilité douce devienne plus sûre, il faut un travail global de prévention, c'est-à-dire qu'il s'agit de prendre des mesures au niveau à la fois de l'infrastructure, des règles, de la sensibilisation et de la technologie.

Une analyse et une interprétation méthodiques des chiffres de l'accidentalité sont indispensables pour la prévention des accidents. C'est la raison pour laquelle le FSR confie chaque année au BPA le mandat d'élaborer le présent rapport. Cela témoigne d'un puissant 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

Alcool

78

Vitesse

80

Utilisation d'aides à la visibilité

par les cyclistes

82

Inattention, distraction

84

Conclusions

Principaux résultats

88

Perspectives

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 du monde, elles font encore 80 000 blessé·es par année. Ces accidents engendrent non seulement des souffrances physiques et psychiques chez les victimes et leurs proches, mais également des coûts matériels s'élevant à environ 4 milliards de francs par année. Si l'on veut voir le nombre d'accidents diminuer, il est indispensable de renforcer les efforts de prévention. Ceux-ci doivent cibler avant tout les usager·ères de la route particulièrement vulnérables, comme les cyclistes.

Les accidents de la route, une charge pour la société

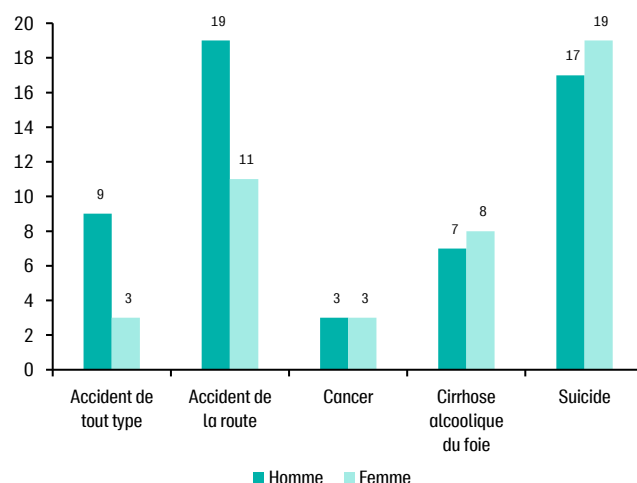
Pas un jour ne passe sans que surviennent des accidents de la route. Ce ne sont souvent que de petites mésaventures sans grande conséquence. Cependant, sur les 80 000 personnes par année qui subissent un accident sur les routes suisses, 5700 sont grièvement blessées, 200 deviennent invalides et 200 perdent la vie.

Aux souffrances humaines que ces accidents engendrent s'ajoutent leurs conséquences économiques. Leurs coûts matériels, 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. Les frais se montent donc en moyenne à 50 000 francs par personne blessée ou tuée dans un accident de la route. Si les personnes tuées, grièvement blessées ou invalides constituent une proportion relativement faible (environ 9 %) des victimes d'accidents de la route, elles sont cependant à l'origine de trois quarts des coûts matériels liés aux dommages corporels.

Par rapport aux personnes décédant d'autres causes, celles qui meurent d'un accident de la route sont jeunes. L'âge moyen des personnes tuées dans un tel accident est à peu près aussi bas que celui des personnes qui se suicident. Sur 1000 décès par année, 55 sont dus à des accidents de la route chez les hommes de 15 à 44 ans et même 74 chez les garçons de 1 à 14 ans.

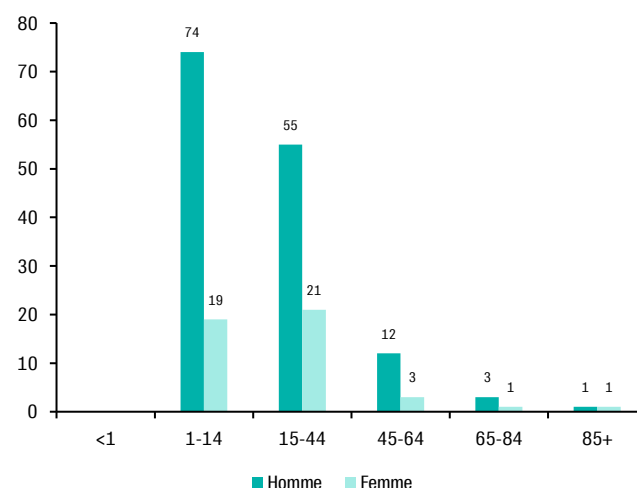
L'ampleur des accidents de la route est souvent sousestimée. d'une part parce que les chiffres ont connu une évolution très réjouissante au cours des cinquante dernières années, d'autre part parce que l'étendue réelle du phénomène est inconnue. Ainsi, les statistiques officielles ne renseignent pas suffisamment sur la gravité des blessures et leurs conséquences à long terme. De plus, les accidents de la route occasionnant des dommages corporels ne sont pas tous enregistrés par la police. Sur les 80 000 personnes qui ont été blessées dans des accidents de la route, seules 20 000, soit environ un quart, sont prises en compte dans les chiffres de la police. En ce qui concerne plus spécifiquement les 34 000 personnes blessées dans un accident de vélo classique, la proportion correspondante n'est même que d'un dixième.

Nombre d'années¹ potentielles de vie perdues par décès, selon le sexe et des causes de décès choisies, 2020



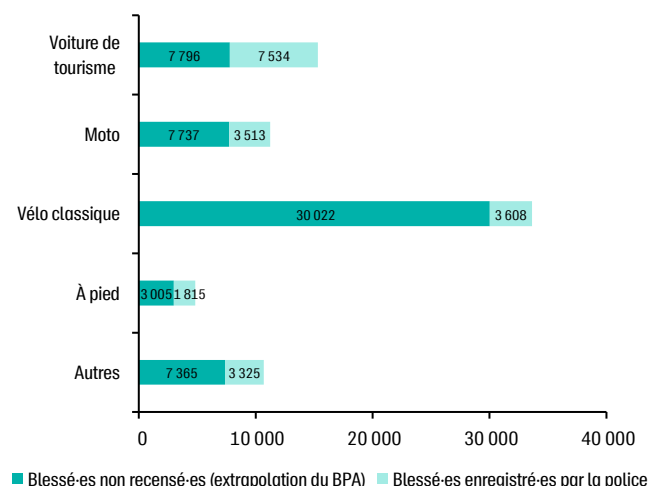
Source: OFS: CoD

Nombre d'accidents de la route pour 1000 décès, selon le sexe et l'âge, 2020



Source: OFS: CoD

Blessés de la route respectivement recensés (OFROU) et non recensés (extrapolation du BPA) selon le moyen de locomotion, 2020



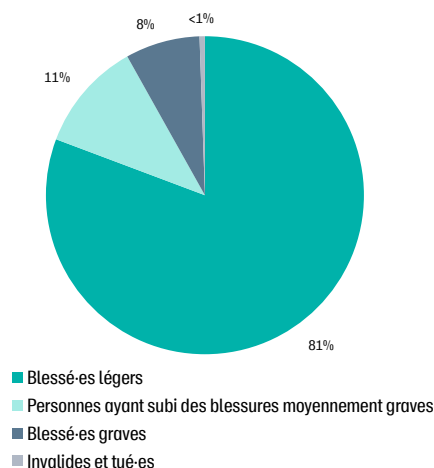
Source: BPA: extrapolation; OFROU: accidents de la circulation routière

Décès selon l'âge et la cause, 2020

Cause	Âge						Tous âges confondus
	<1	1-14	15-44	45-64	65-84	85+	
Maladies							
Maladies cardio-vasculaires	1	4	118	1 176	6 970	12 272	20 541
Cancers	2	26	295	3 033	9 605	4 006	16 967
Maladies de l'appareil respiratoire	1	4	15	256	1 760	1 726	3 762
Diabète	0	0	7	77	430	498	1 012
Maladies infectieuses	1	7	9	97	345	378	837
Maladies des organes urinaires	0	0	3	32	449	862	1 346
Cirrhose alcoolique du foie	0	0	8	176	197	7	388
Autres maladies	310	46	355	1 765	10 314	14 875	27 665
Total maladies	315	87	810	6 612	30 070	34 624	72 518
Accidents et morts violentes							
Accident	1	18	248	305	768	1 291	2 631
Suicide	0	7	293	348	259	65	972
Autres morts violentes ²	1	8	62	58	63	31	223
Total accidents et morts violentes	2	33	603	711	1 090	1 387	3 826
Total décès	317	120	1 413	7 323	31 160	36 011	76 344

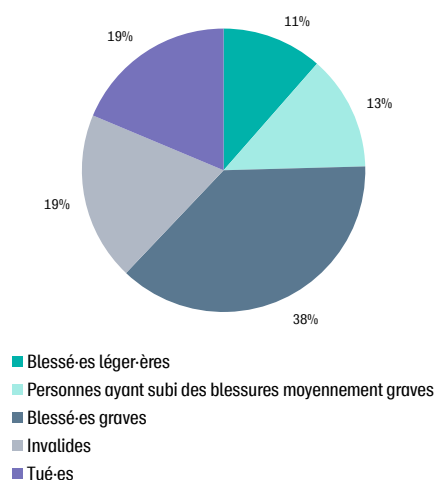
Source: OFS: CoD

Répartition des accidenté-es de la route victimes de dommages corporels selon la gravité des blessures³, 2020



Source: BPA: extrapolation

Répartition des coûts matériels des dommages corporels subis dans les accidents de la route selon la gravité des blessures³, 2020



Source: BPA: extrapolation

Accidents non professionnels de la population résidente suisse selon le domaine et la gravité des blessures, 2020

Domaine	Blessés ³					Tué-es
	Blessé-es léger-ères	Pers. ayant subi des blessures moyennement graves	Blessé-es graves	Invalides	Total	
Circulation routière	61 290	8 470	5 754	206	75 720	207 ⁴
Sport	346 980	38 600	15 624	126	401 330	147
Habitat et loisirs	504 540	43 500	16 562	568	565 170	2 097
Total	912 810	90 570	37 940	900	1 042 220	2 451

Source: BPA: extrapolation

Coûts matériels des accidents non professionnels en millions de francs, selon le domaine et le type de conséquences, 2020

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	2 284 ⁵	204	233	667	342	332	4 080
Sport	... ⁶	804	819	961	131	276	2 990
Habitat et loisirs	... ⁶	909	753	1 208	376	1 109	4 356
Total	2 284	1 917	1 805	2 837	849	1 718	11 426

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 2020, (touristes compris-es): 227

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 2022, 241 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses, soit 21 % de plus que l'année précédente. La hausse du nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées a été la plus forte chez les cyclistes motorisé-es et les occupant-es de voitures de tourisme. Stagnant depuis un certain temps, le nombre de victimes de dommages corporels graves a atteint un niveau inégalé depuis sept ans. La plupart des personnes tuées étaient en voiture, à moto ou à pied au moment de l'accident qui leur a coûté la vie. Les blessé-es graves, pour leur part, sont en majorité des motocyclistes.

Les accidents de la route en général

Entre 2021 et 2022, le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route est passé de 200 à 241, ce qui représente une hausse de 21 %. Il a augmenté d'un tiers d'une part parmi les occupant-es de voitures de tourisme, d'autre part parmi les cyclistes motorisé-es. Le nombre de blessé-es graves, quant à lui, est resté globalement stable, atteignant 4000. Il a cependant fortement augmenté chez les cyclistes motorisé-es.

Les accidents mortels ont touché principalement des occupant-es de voitures de tourisme et des motocyclistes, mais ont également frappé beaucoup de piéton-nés. Un point positif est que, durant la dernière décennie, le nombre de tué-es dans ces trois groupes a baissé de 3 % à 4 % en moyenne par an.

L'évolution des accidents de vélo reste problématique: le nombre d'accidents graves stagne chez les cyclistes non motorisé-es et explose chez les cyclistes motorisé-es.

Alors que le nombre de personnes tuées a crû dans presque toutes les classes d'âge entre 2021 et 2022, celui des blessé-es graves n'a augmenté nettement que chez les seniors et chez les 15-17 ans.

Chaque année, les hommes sont deux fois plus nombreux que les femmes à subir de graves blessures et mêmes trois fois plus nombreux à être mortellement blessés.

Trois cinquièmes des accidents faisant des blessé-es graves surviennent en localité. Les accidents mortels se produisent quant à eux majoritairement hors localité. Ainsi, 133 des 241 accidents mortels recensés en 2022 ont eu lieu hors des agglomérations.

Dans l'ensemble, les collisions font un peu plus de victimes de dommages corporels graves que les pertes de maîtrise. Le nombre d'accidents graves dus à une perte de maîtrise a cependant augmenté au cours de la dernière décennie.

La première cause d'accidents graves réside dans l'inattention / la distraction. Nombre d'accidents mortels sont cependant également dus à une vitesse excessive ou inadaptée.

	2022		
	Tué-es	Blessé-es graves	Total
Moyen de locomotion			
Voiture de tourisme	87	768	855
Moto	46	1 063	1 109
Vélo électrique	23	560	583
Vélo classique	19	769	788
À pied (y c. EAV)	40	497	537
Autres	26	345	371
Âge			
0-6	5	44	49
7-14	3	108	111
15-17	4	219	223
18-24	30	429	459
25-44	48	1 002	1 050
45-64	60	1 312	1 372
65-74	30	450	480
75+	61	438	499
Sexe			
Homme	181	2 697	2 878
Femme	60	1 305	1 365
Région linguistique			
Suisse alémanique	158	2 598	2 756
Suisse romande	73	1 211	1 284
Tessin	10	193	203
Type d'occupant-e			
Conducteur-ric	171	3 197	3 368
Passager-ère	30	308	338
Lieu			
En localité	87	2 399	2 486
Hors localité	133	1 428	1 561
Sur autoroute	21	175	196
Type d'accident			
Impliquant un-e piéton-ne	38	462	500
Perte de maîtrise	124	1 888	2 012
Collision frontale	26	240	266
Dépassement ou changement de voie de circulation	9	189	198
Tamponnement	14	328	342
En quittant une route, en s'engageant sur une route	19	620	639
En traversant une route	6	179	185
Autres	5	96	101
Conditions de lumière			
De jour	165	2 937	3 102
À l'aube, au crépuscule	19	274	293
De nuit	55	791	846
Conditions météorologiques			
Pas de précipitations	219	3 632	3 851
Pluie, grêle, chutes de neige	16	342	358
Jour de la semaine			
Du lundi au vendredi	172	2 876	3 048
Week-end	69	1 126	1 195
Cause			
Inattention, distraction	70	1 250	1 320
Refus de priorité	29	929	958
Vitesse	70	740	810
Alcool	37	510	547
Utilisation inadéquate du véhicule	20	355	375
Stupéfiants, médicaments	18	180	198
Total	241	4 002	4 243

	Différence par rapport à 2021				Moyenne 2018-2022		Évolution moyenne 2012-2022 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	22	33.8	30	4.1	73	724	-3	-2.8	-42	-3.8
Moto	-1	-2.1	-4	-0.4	43	1 037	-2	-3.0	-18	-1.5
Vélo électrique	6	35.3	29	5.5	16	455	1	17.5	52	66.4
Vélo classique	-3	-13.6	-50	-6.1	23	840	-0.4	-1.3	-1	-0.2
À pied (y c. EAV)	3	8.1	11	2.3	40	518	-3	-4.4	-23	-3.4
Autres	14	116.7	53	18.2	23	274	-1	-1.9	7	2.4
Âge										
0-6	4	400.0	-1	-2.2	3	40	-0.4	-6.4	-1	-2.1
7-14	2	200.0	-29	-21.2	3	128	-1	-4.9	-7	-3.2
15-17	1	33.3	24	12.3	4	162	0.0	0.3	-2	-0.8
18-24	7	30.4	4	0.9	21	409	-2	-4.2	-14	-2.3
25-44	11	29.7	-22	-2.1	43	999	-1	-2.2	-19	-1.6
45-64	11	22.4	40	3.1	56	1 290	-3	-3.1	1	0.1
65-74	-2	-6.3	8	1.8	30	428	-1	-1.7	8	2.4
75+	7	13.0	45	11.5	58	392	0.2	0.4	8	2.6
Sexe										
Homme	27	17.5	79	3.0	165	2 581	-5	-2.1	-12	-0.4
Femme	14	30.4	-10	-0.8	53	1 267	-3	-3.4	-14	-0.9
Région linguistique										
Suisse alémanique	33	26.4	-24	-0.9	142	2 558	-6	-2.7	-1	0.0
Suisse romande	10	15.9	70	6.1	63	1 101	-3	-2.3	-16	-1.3
Tessin	-2	-16.7	23	13.5	12	189	-0.2	-0.9	-10	-3.3
Type d'occupant-e										
Conducteur-riche	21	14.0	27	0.9	157	3 048	-3	-1.4	11	0.3
Passager-ère	17	130.8	31	11.2	21	282	-2	-3.9	-13	-3.2
Lieu										
En localité	4	4.8	8	0.3	88	2 369	-3	-2.7	-18	-0.7
Hors localité	31	30.4	85	6.3	110	1 306	-3	-2.0	2	0.1
Sur autoroute	6	40.0	-24	-12.1	19	173	-2	-3.2	-9	-3.3
Type d'accident										
Impliquant un-e piéton-ne	0	0.0	4	0.9	39	492	-3	-4.2	-23	-3.5
Perte de maîtrise	36	40.9	62	3.4	108	1 757	-2	-1.1	32	1.9
Collision frontale	6	30.0	22	10.1	21	224	-1	-2.6	-3	-1.1
Dépassement ou changement de voie de circulation	-4	-30.8	19	11.2	9	169	-1	-6.0	-3	-1.4
Tamponnement	1	7.7	9	2.8	10	307	-0.2	-1.2	-6	-1.4
En quittant une route, en s'engageant sur une route	-2	-9.5	-59	-8.7	19	623	-0.4	-1.8	-19	-2.5
En traversant une route	3	100.0	22	14.0	6	169	-0.4	-5.0	-3	-1.4
Autres	1	25.0	-10	-9.4	4	107	-1	-7.2	-1	-1.2
Conditions de lumière										
De jour	24	17.0	82	2.9	152	2 809	-3	-1.4	-14	-0.5
À l'aube, au crépuscule	9	90.0	-96	-25.9	14	317	-0.5	-1.9	9	3.8
De nuit	6	12.2	86	12.2	50	720	-5	-4.2	-21	-2.3
Conditions météorologiques										
Pas de précipitations	54	32.7	100	2.8	191	3 471	-6	-2.2	-10	-0.3
Pluie, grêle, chutes de neige	-9	-36.0	-31	-8.3	20	353	-2	-4.6	-17	-3.1
Jour de la semaine										
Du lundi au vendredi	38	28.4	135	4.9	153	2 747	-6	-2.7	-28	-0.9
Week-end	3	4.5	-66	-5.5	65	1 101	-2	-2.2	2	0.2
Cause										
Inattention, distraction	17	32.1	-45	-3.5	54	1 145	-1	-1.1	9	0.8
Refus de priorité	-13	-31.0	-59	-6.0	38	955	-1	-2.8	-25	-2.3
Vitesse	15	27.3	-57	-7.2	59	710	-2	-2.4	-16	-1.8
Alcool	16	76.2	69	15.6	28	450	-2	-3.9	-4	-0.8
Utilisation inadéquate du véhicule	8	66.7	-9	-2.5	16	348	-1	-2.9	-6	-1.7
Stupéfiants, médicaments	3	20.0	57	46.3	14	136	-1	-2.5	3	2.0
Total	41	20.5	69	1.8	218	3 848	-8	-2.5	-26	-0.6

¹ Variation annuelle moyenne calculée par régression linéaire

Évolution

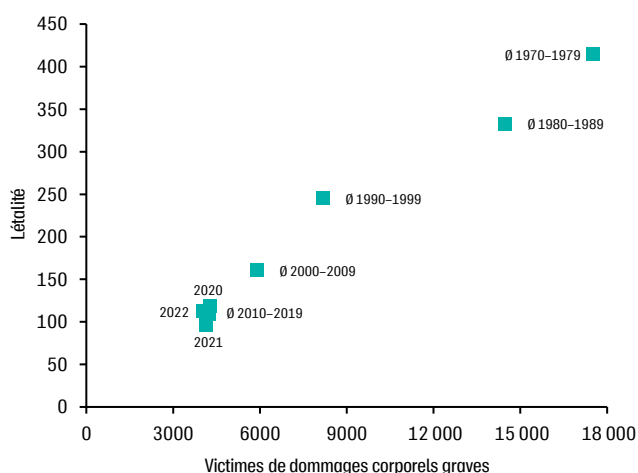
Depuis les années 70, la sécurité routière a évolué très favorablement en Suisse. Les relevés statistiques révèlent que, sauf pendant la période autour de la Seconde Guerre mondiale, le nombre d'accidents de la route n'a cessé d'augmenter jusqu'en 1971, où il a culminé. Cette année-là, 1773 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses. Depuis, le nombre de décès dus à un accident de la circulation a fortement diminué. En 2022, il s'est élevé à 241, ce qui correspond à un recul de 86 %. Si le nombre de tué-es était resté stable depuis 1971, on aurait enregistré 54 000 décès supplémentaires entre cette année et 2022.

Cette évolution réjouissante s'explique non seulement par une baisse du nombre d'accidents au fil du temps, mais également par une diminution de la gravité des conséquences de ces derniers. Dans les années 70, 415 blessé-es sur 10 000 mouraient, contre un peu plus de 100 aujourd'hui.

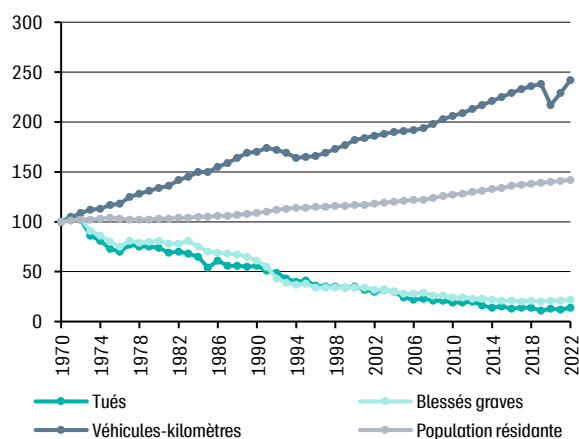
Le nombre de personnes grièvement blessées a lui aussi évolué positivement. Entre 1971 et 2022, il a reculé de 79 %. L'amélioration de la sécurité routière est d'autant plus remarquable que tant la population que les prestations kilométriques ont fortement augmenté durant cette même période: la première a crû de plus de 40 % et les secondes ont plus que doublé.

Le risque d'accident grave par kilomètre parcouru est beaucoup plus élevé pour les motocyclistes que pour les occupant-es de voitures de tourisme. Il a fortement diminué tant pour les un-es que pour les autres, mais dans une moindre mesure pour les motocyclistes, de sorte que la différence entre les deux groupes s'est creusée au fil du temps. Ainsi, en 1971, ce risque était 14 fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les occupant-es de voitures de tourisme, contre 39 fois en 2022.

Victimes de dommages corporels graves et létalité pour différentes périodes, 1970-2022

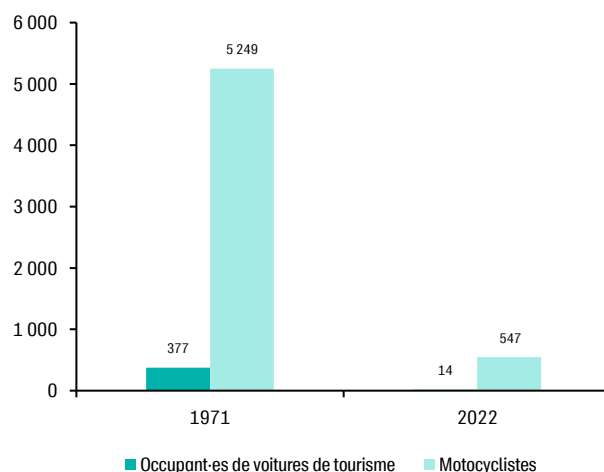


Évolution indexée du nombre de blessé-es graves et de tué-es dans les accidents de la route, de la population résidente et des prestations kilométriques du trafic motorisé, 1970-2022



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, 1971/2022



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

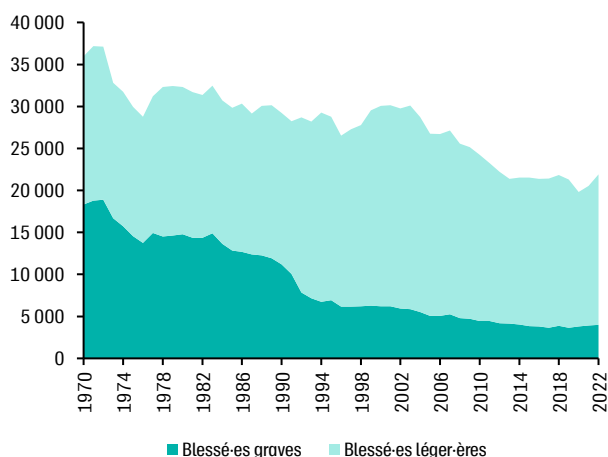
Évolution du nombre de tué-es dans les accidents de la route, 1970-2022



Tué-es dans des accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2022

Moyen de locomotion	1971	2022	Différence en %
Voiture de tourisme	668	87	-87
Moto	191	46	-76
Vélo électrique	...	23	...
Vélo classique	119	19	-84
À pied (y c. EAV)	537	40	-93
Autres	258	26	-90
Total	1 773	241	-86

Évolution du nombre de blessé-es léger-ères et de blessé-es graves dans les accidents de la route, 1970-2022



Blessé-es léger-ères et blessé-es graves dans les accidents de la route, 1971/2022

Blessé-es	1971	2022	Différence en %
Blessé-es léger-ères	18 392	17 896	-3
Blessé-es graves	18 785	4 002	-79
Total	37 177	21 898	-41

Évolution de la létalité pour les accidents de la route, 1970-2022



Létalité pour les accidents de la route selon le moyen de locomotion, 1971/2022

Moyen de locomotion	1971	2022	Différence en %
Voiture de tourisme	351	99	-72
Moto	467	123	-74
Vélo électrique	...	110	...
Vélo classique	508	59	-88
À pied (y c. EAV)	792	184	-77
Autres	843	122	-86
Total	455	109	-76

Moyen de locomotion

En 2022, 4243 personnes ont été grièvement ou mortellement blessées dans un accident de la route, soit 7 % de moins qu'en 2012. Pendant cette décennie, le nombre de victimes de dommages corporels n'a augmenté fortement que parmi les cyclistes motorisé-es: dans ce groupe, il a été multiplié presque par sept.

Les motocyclistes sont les premières victimes d'accidents graves (27 %), suivi-es des cyclistes non motorisé-es (21 %). Au cours des cinq dernières années, environ 12 % des personnes grièvement ou mortellement blessées étaient des cyclistes motorisé-es. Les accidents mortels frappent le plus souvent des occupant-es de voitures de tourisme (33 %) et des motocyclistes (20 %). Les conséquences des accidents sont le plus lourdes pour les piéton-n-es: la létalité est la plus élevée pour ce groupe. Elle est la plus faible pour les cyclistes non motorisé-es et pour les occupant-es de voitures de tourisme. Les accidents de vélo électrique sont plus rares que les accidents de vélo classique, mais leur létalité est plus élevée.

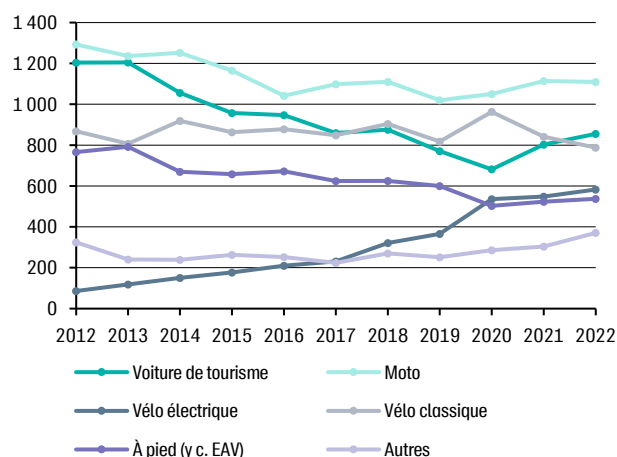
Rapporté à la distance parcourue, le nombre d'accidents est le plus bas chez les occupant-es de voitures de tourisme et le plus élevé chez les motocyclistes. Par ailleurs, il est deux fois plus élevé parmi les cyclistes motorisé-es que parmi les cyclistes non motorisé-es.

Les moins de 18 ans et les plus de 74 ans sont surreprésenté-es parmi les piéton-n-es subissant des dommages corporels graves, et les 18-24 ans parmi les motocyclistes victimes de tels dommages. 42 % des graves accidents de vélo électrique touchent des personnes entre 45 et 64 ans.

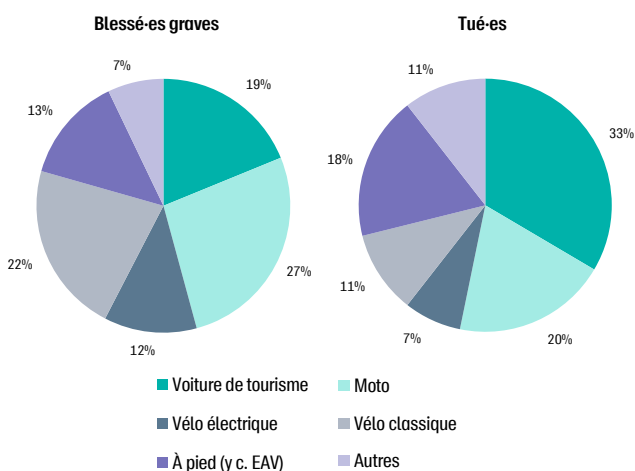
La responsabilité de deux tiers des accidents touchant des piéton-n-es incombe à des tiers. Il en va autrement pour les accidents frappant les autres groupes d'usager-ères: dans ceux-ci, les personnes provoquent le plus souvent elles-mêmes les accidents dans lesquels elles sont grièvement ou mortellement blessées.

La fréquence des différentes causes principales d'accident varie selon le moyen de locomotion des personnes principalement responsables de l'accident. Les accidents provoqués par des automobilistes sont majoritairement dus à un refus de priorité (41 %), ceux qui sont causés par des motocyclistes, à une vitesse inadaptée (25 %). Quant aux accidents imputables à des cyclistes, motorisé-es ou non, ils résultent le plus souvent de l'inattention / la distraction (17 %).

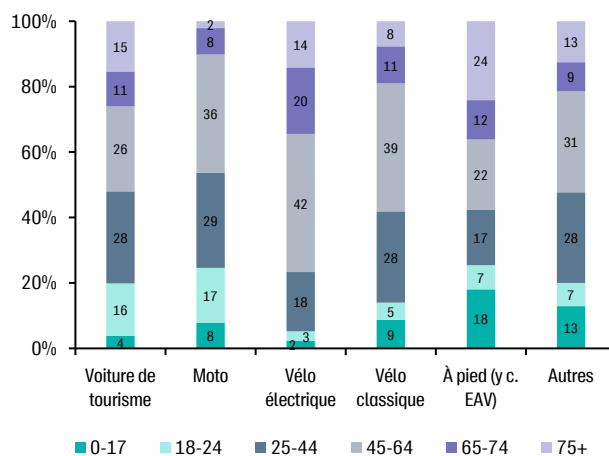
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



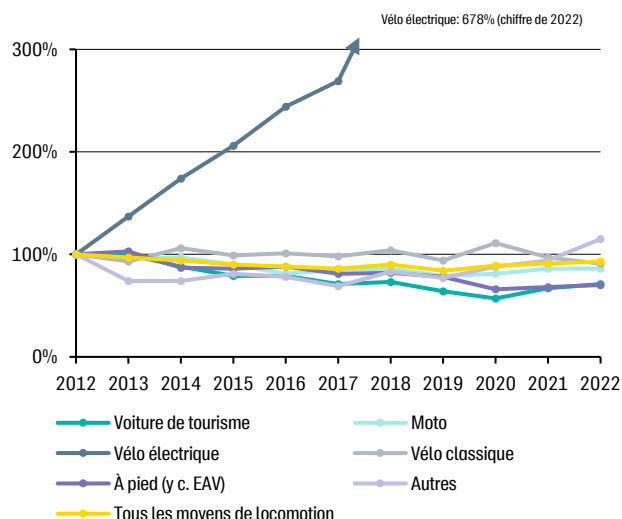
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition, pour chaque moyen de locomotion, des victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



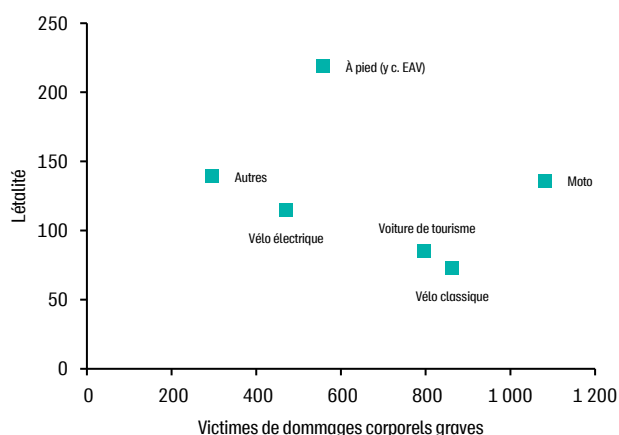
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



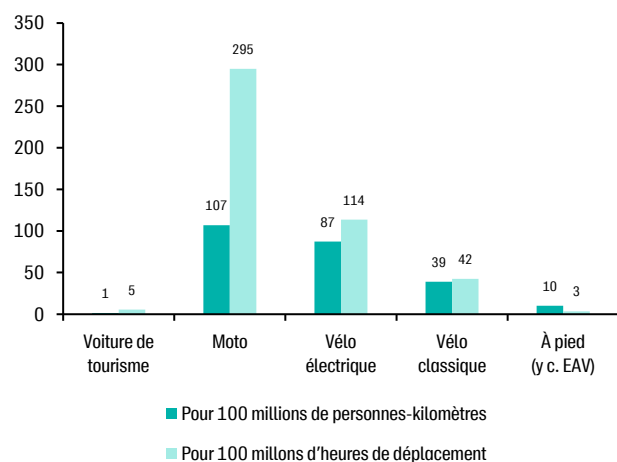
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	768	724	87	73	85
Moto	1 063	1 037	46	43	136
Vélo électrique	560	455	23	16	115
Vélo classique	769	840	19	23	73
À pied (y c. EAV)	497	518	40	40	219
Autres	345	274	26	23	139
Total	4 002	3 848	241	218	111

Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion

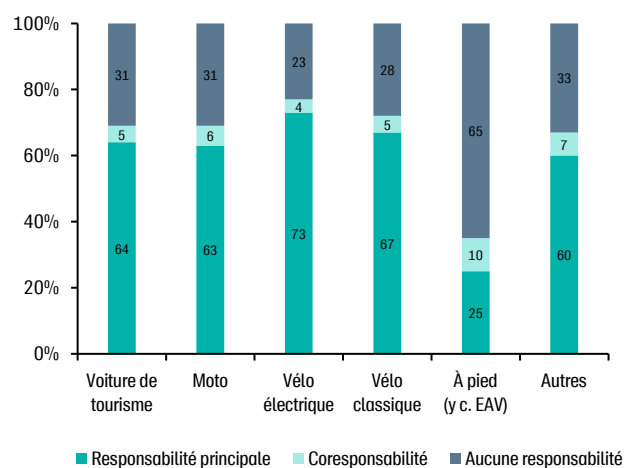


Victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres et 100 millions d'heures de déplacement, selon le moyen de locomotion, 2021

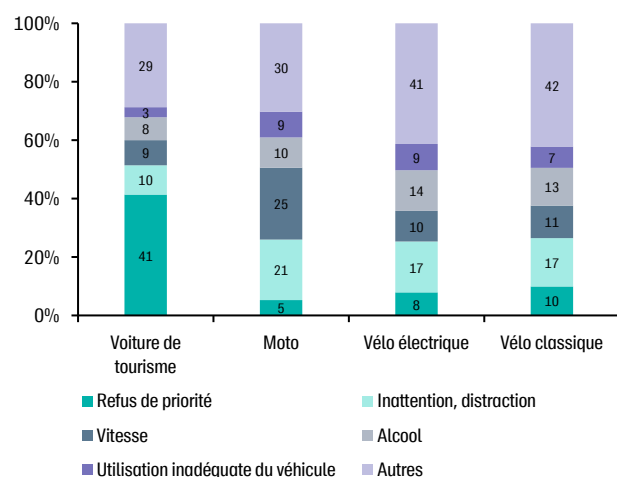


Source: ARE/OFS: MRMT; OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Répartition, au sein de différentes catégories d'usager-ères de la route impliqués dans des accidents graves, de ces usager-ères selon leur responsabilité, Ø 2018-2022



Répartition, pour différents groupes d'usager-ères principalement responsables d'accidents graves, de ces accidents selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Sexe

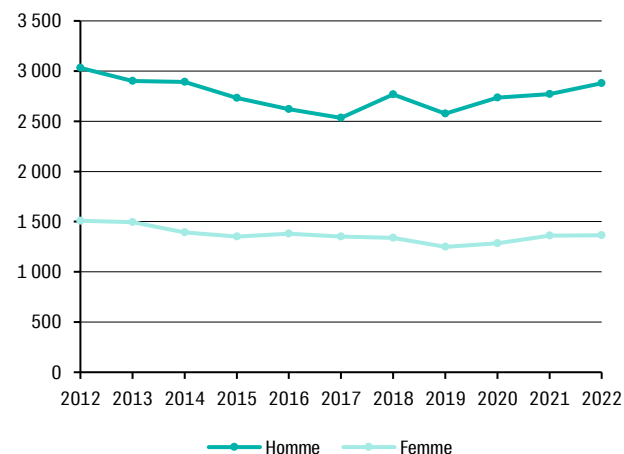
Les hommes subissent plus d'accidents graves de la route que les femmes. Ainsi, ils représentent deux tiers des personnes grièvement blessées et trois quarts de celles qui sont tuées. Globalement, la létalité des accidents est deux fois plus élevée pour les hommes que pour les femmes. Elle est plus élevée pour les hommes dans chaque groupe d'usager·ères, mais l'écart est particulièrement important parmi les motocyclistes.

Les hommes subissent le plus d'accidents graves à moto. C'est pour ce moyen de locomotion que la répartition des victimes de dommages corporels graves selon le sexe est le plus inégale: les hommes représentent 84 % des motocyclistes grièvement ou mortellement blessé·es. Ils sont aussi clairement majoritaires (72 %) parmi les personnes touchées par un grave accident de vélo classique. Les femmes ont le plus d'accidents graves en voiture. Le deuxième groupe d'usager·ères subissant le plus de dommages corporels graves sont les piétonnes. Celles-ci ont plus d'accidents graves (54 %) que leurs homologues masculins.

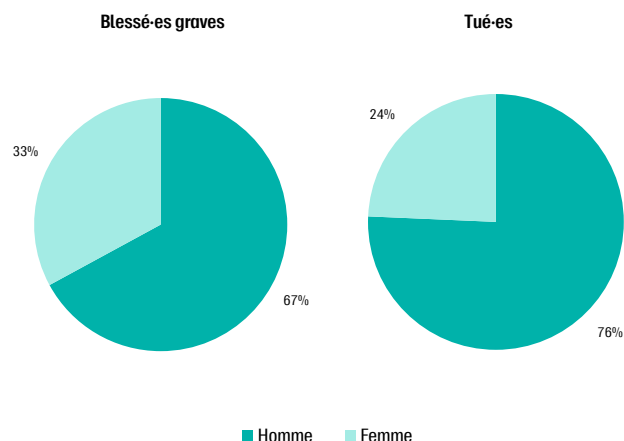
Les accidents de moto occupent une place importante dans l'accidentalité des hommes de 16 ans et plus. À partir de 65 ans, les hommes subissent le plus souvent des accidents de vélo classique. Chez les femmes de 16 et 17 ans, ce sont également les motocyclistes qui sont frappées par le plus d'accidents. Pour les femmes de 18 à 64 ans, les accidents de voiture de tourisme sont prédominants. Entre 45 et 64 ans, les femmes subissent autant d'accidents à vélo électrique qu'en voiture. À partir de 65 ans, c'est à pied qu'elles sont le plus souvent grièvement ou mortellement blessées.

Le fait que la létalité soit plus élevée chez les hommes que chez les femmes est lié à des différences au niveau des causes des accidents touchant les uns et les autres. Les accidents graves provoqués par des femmes sont dus en majorité (28 %) à un refus de priorité. La conduite à une vitesse excessive (9 %) et l'alcool (5 %) sont des causes beaucoup plus rares. Les accidents graves provoqués par les hommes résultent également le plus souvent d'un refus de priorité (21 %). La conduite à une vitesse excessive et l'alcool interviennent dans une plus grande proportion d'accidents (respectivement 13 % et 12 %) que chez les femmes.

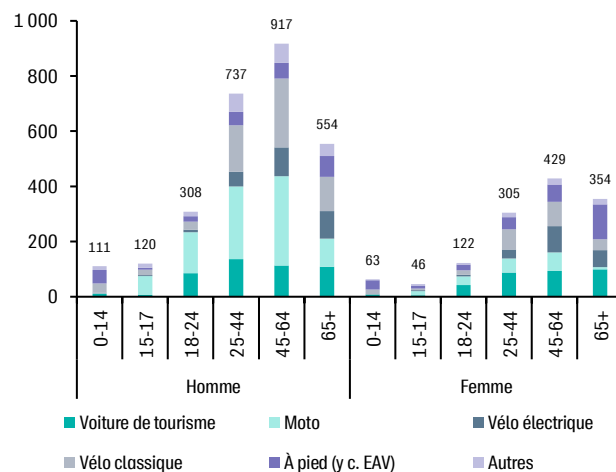
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le sexe, 2012-2022



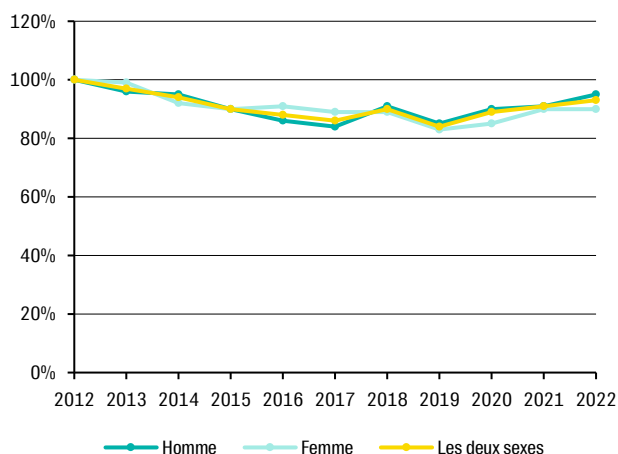
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le sexe, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2018-2022



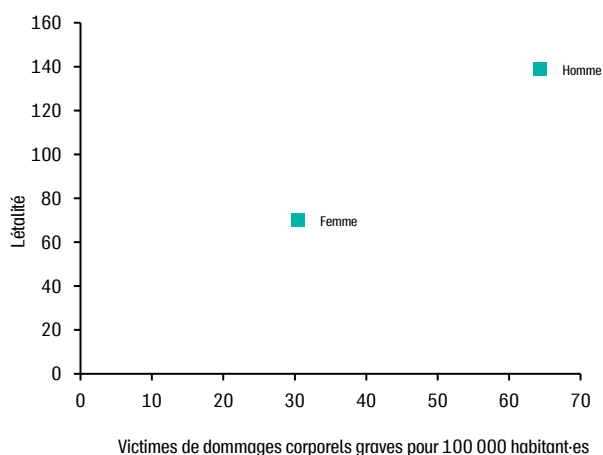
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le sexe, 2012-2022



Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le sexe

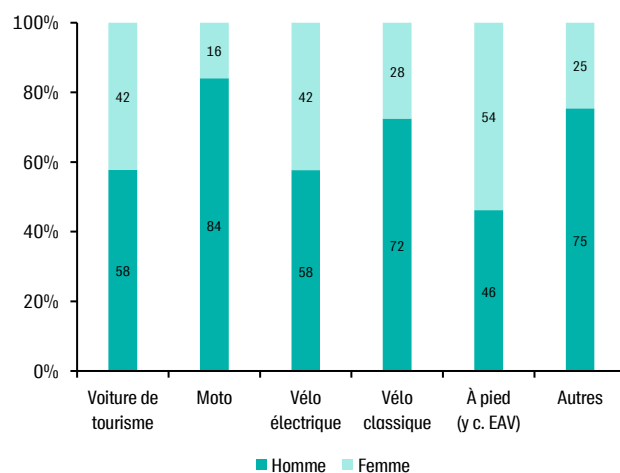
Sexe	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Homme	2 697	2 581	181	165	139
Femme	1 305	1 267	60	53	70
Total	4 002	3 848	241	218	111

Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le sexe

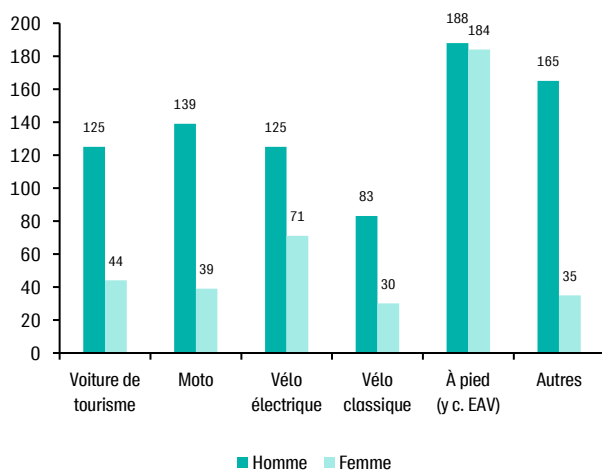


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

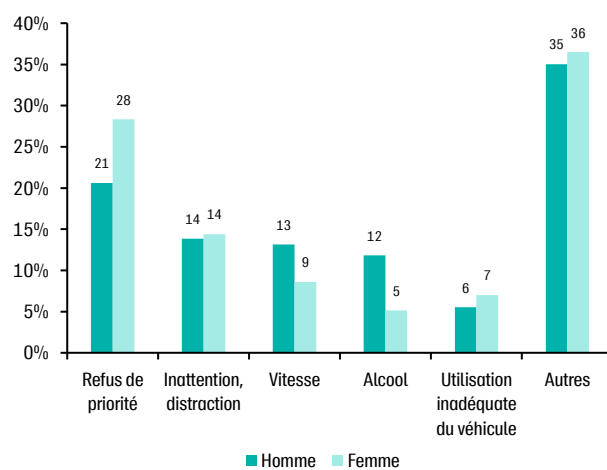
Répartition, pour différents moyens de locomotion, des victimes de dommages corporels graves selon le sexe, Ø 2018-2022



Létalité selon le sexe et le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition des accidents graves provoqués respectivement par des hommes et par des femmes selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Âge

Cette dernière décennie, le nombre de victimes de dommages corporels graves a diminué chez les moins de 45 ans, est resté stable chez les 45-64 ans et a augmenté chez les personnes plus âgées. Chez les 15-17 ans, on observe une baisse jusqu'en 2020, suivie d'une hausse prononcée. Cette hausse est liée à une modification de la loi intervenue le 1er janvier 2021. Depuis cette date, les motos et scooters atteignant une vitesse maximale de 45 km/h peuvent être conduits dès l'âge de 15 ans et les motos de 125 cm³ dès l'âge de 16 ans. En 2021 et en 2022, le nombre de jeunes de 15 à 17 ans victimes de dommages corporels graves à moto a doublé par rapport aux années précédentes.

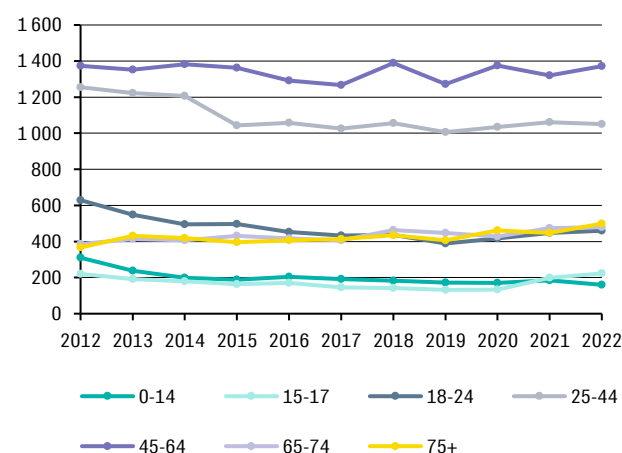
Les accidents de la route subis par les usager·ères de 65 ans et plus tendent à être plus lourds de conséquences. Les personnes de cette classe d'âge représentent deux cinquièmes des personnes tuées et un cinquième de celles qui sont grièvement blessées dans un accident de la route.

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 se déplacent à pied et, entre 12 et 15 ans, lorsqu'ils sont à vélo. Chez les 16-65 ans, ce sont les accidents de moto qui prédominent. Entre 35 et 75 ans, les accidents de vélos sont fréquents aussi. Les personnes dès 80 ans sont le plus exposées à un risque d'accident grave lorsqu'elles sont à pied.

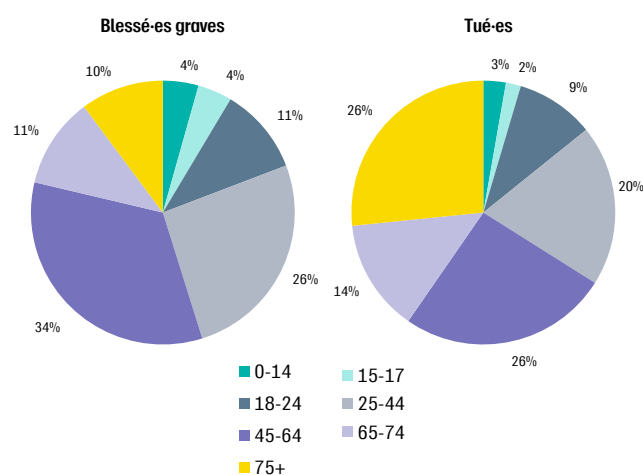
Au cours des cinq dernières années, les personnes âgées de moins de 25 ans et celles de 75 ans et plus représentaient près de la moitié des victimes d'accidents graves qui étaient passagères d'un moyen de transport, alors qu'elles ne représentaient que 29 % de celles qui se déplaçaient activement, c'est-à-dire qui étaient au volant ou au guidon d'un véhicule ou à pied.

Au cours des cinq dernières années, les accidents graves dus à l'inattention / la distraction ont prédominé, en particulier parmi les accidents qui ont frappé des enfants de moins de 4 ans et des jeunes de 16 à 19 ans. Le refus de priorité est la principale cause des accidents de la route subis par les 8-11 ans et les plus de 77 ans.

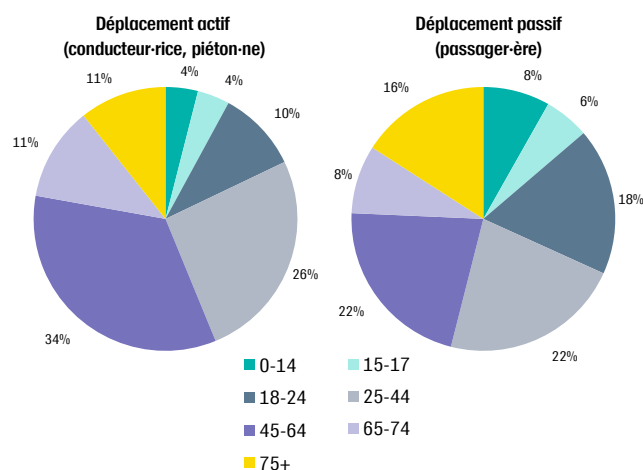
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



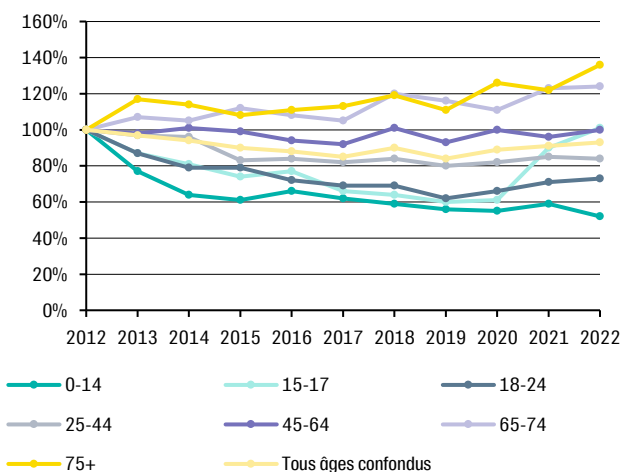
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des personnes ayant subi des dommages corporels graves lors d'un déplacement respectivement actif et passif selon l'âge, Ø 2018-2022



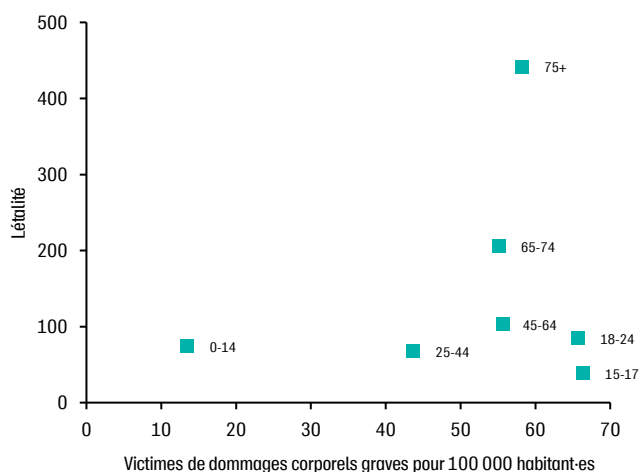
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



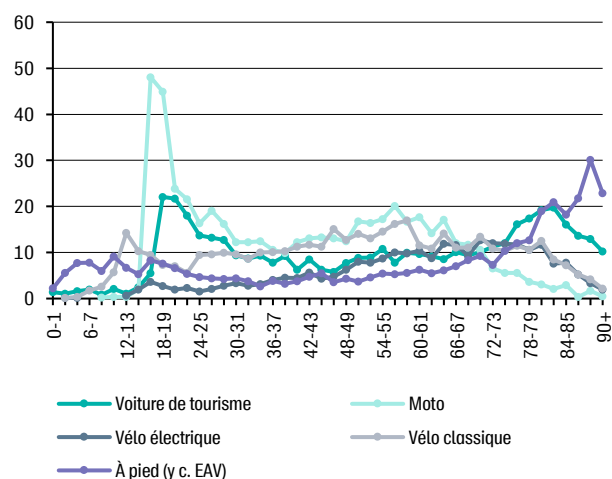
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge

Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
0-14	152	168	8	6	74
15-17	219	162	4	4	39
18-24	429	409	30	21	85
25-44	1 002	999	48	43	68
45-64	1 312	1 290	60	56	104
65-74	450	428	30	30	206
75+	438	392	61	58	442
Total	4 002	3 848	241	218	111

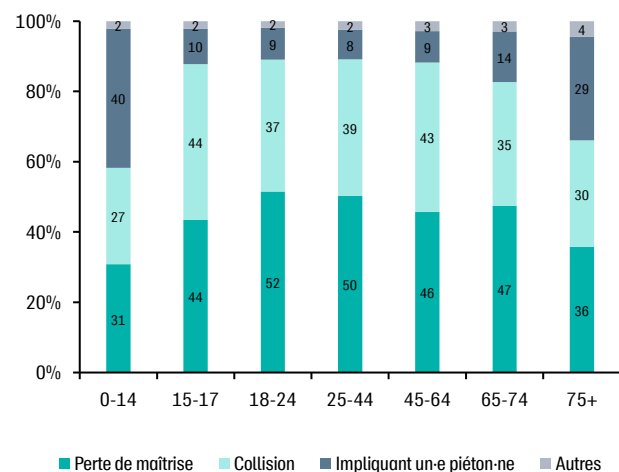
Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge



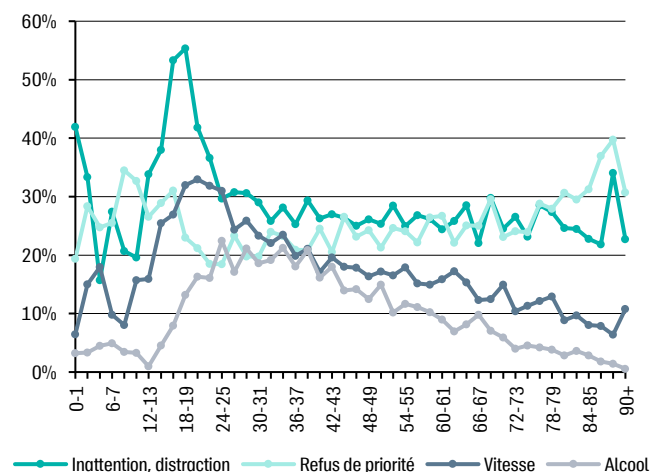
Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es selon le moyen de locomotion et l'âge, Ø 2018-2022



Répartition, au sein de différentes tranches d'âge, des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2018-2022



Proportion de victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident et l'âge, Ø 2018-2022



Région

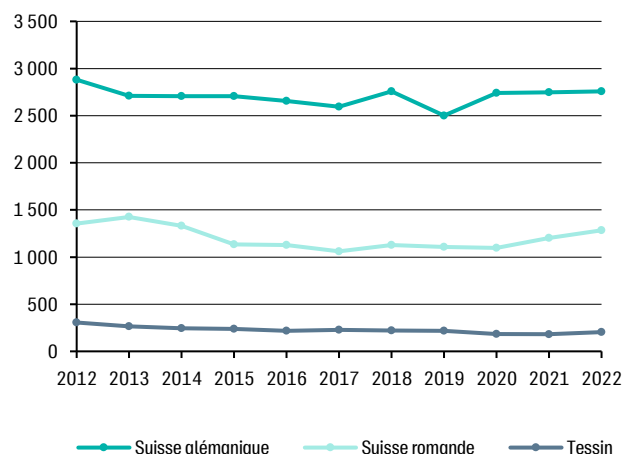
Ces dix dernières années, le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées sur les routes suisses a connu de légères fluctuations, tout en restant globalement relativement stable. Il a cependant évolué différemment selon les régions. Alors qu'en Suisse alémanique et en Suisse romande, il n'a diminué que légèrement entre 2012 et 2022 (respectivement de 4 % et de 5 %), il a reculé de 34 % au Tessin.

Environ deux tiers des accidents graves surviennent en Suisse alémanique, 30 % en Suisse romande et 5 % au Tessin. Par rapport à la taille de la population, le nombre de victimes de dommages corporels graves est cependant le plus élevé au Tessin. Cela pourrait être dû principalement au trafic touristique. La létalité (nombre de personnes tuées pour 10 000 victimes de dommages corporels) est le plus élevée en Suisse romande.

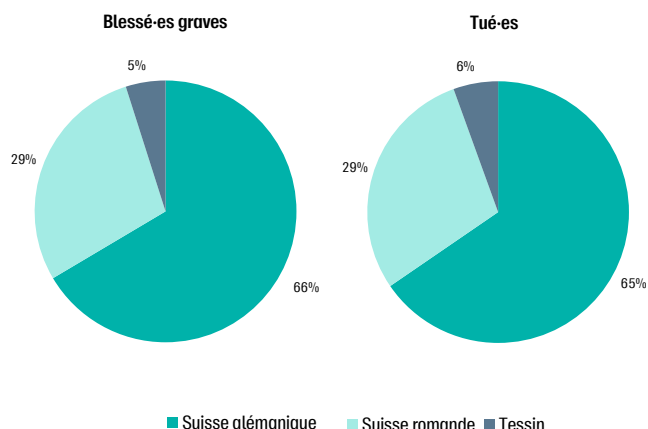
Les régions linguistiques se différencient également par la répartition des accidents graves selon le moyen de locomotion. Tant au Tessin qu'en Suisse romande, la majorité des accidents graves (respectivement 41 % et 33 %) surviennent à moto. En Suisse alémanique, la proportion d'accidents graves de vélo (classique ou électrique), soit 38 %, est nettement plus élevée que dans les deux autres régions. Les accidents de vélo électrique les plus graves, c'est-à-dire ceux pour lesquels la létalité est la plus élevée, surviennent cependant au Tessin. En ce qui concerne les accidents touchant les piétons, c'est en Suisse alémanique que la létalité est la plus élevée.

Dans les trois régions, la majorité des accidents graves sont des pertes de maîtrise. Ce type d'accident est cependant légèrement moins fréquent au Tessin qu'en Suisse romande et en Suisse alémanique. Au Tessin, la proportion d'accidents graves dus à une vitesse inadaptée est nettement plus faible (7 %) que dans les deux autres régions (respectivement 20 % et 19 %). En Suisse alémanique et en Suisse romande, elle a néanmoins légèrement diminué au cours des dix dernières années.

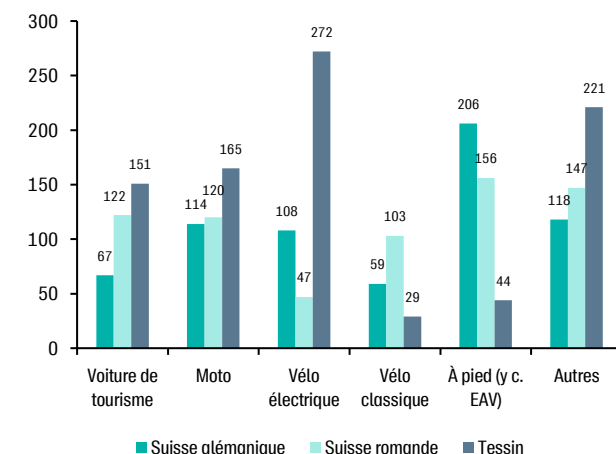
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la région linguistique, 2012-2022



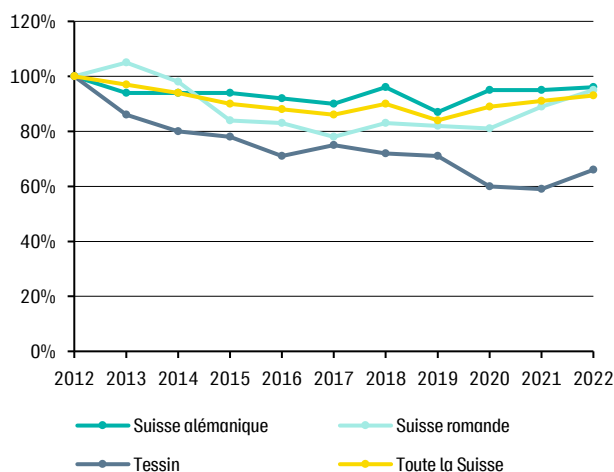
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon la région linguistique, Ø 2018-2022



Létalité selon la région linguistique et le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



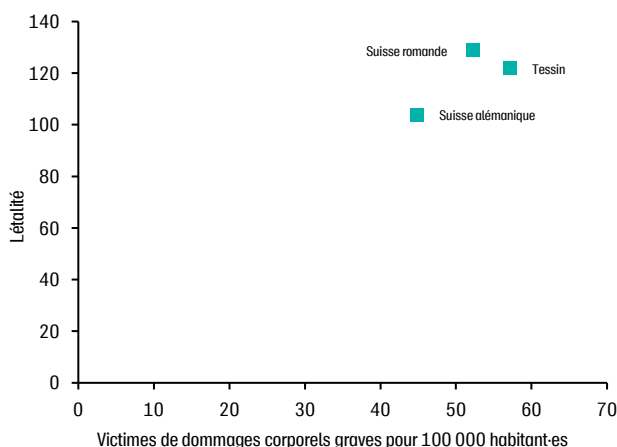
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la région linguistique, 2012-2022



Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon la région linguistique

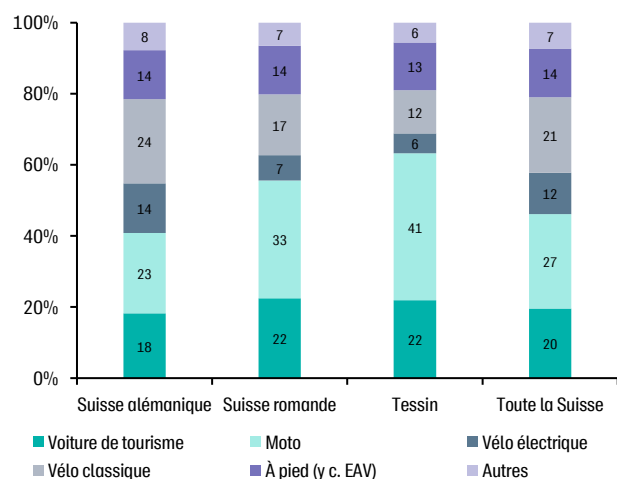
Région linguistique	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Suisse alémanique	2 598	2 558	158	142	104
Suisse romande	1 211	1 101	73	63	129
Tessin	193	189	10	12	122
Total	4 002	3 848	241	218	111

Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon la région linguistique

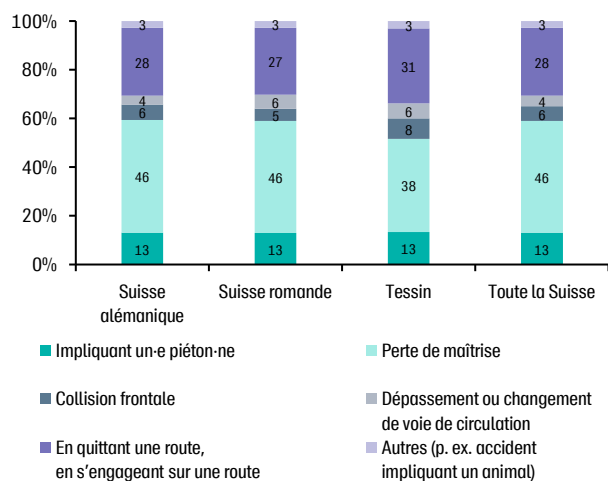


Source: OFROU: SVU: OFS: STATPOP

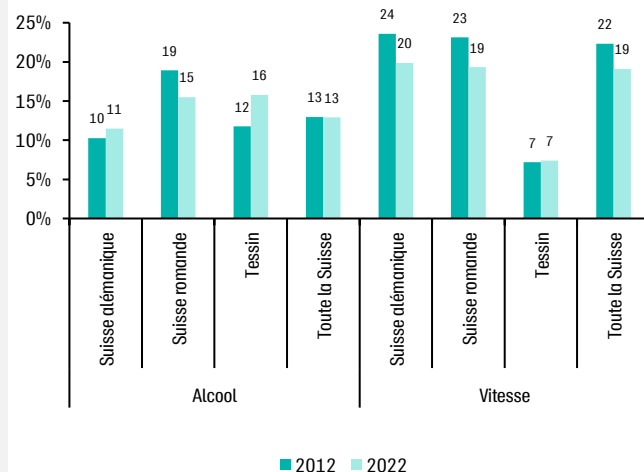
Répartition, dans chaque région linguistique, des victimes de dommages corporels graves selon moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition, dans chaque région linguistique, des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2018-2022



Proportion, dans chaque région linguistique, des accidents graves dus respectivement à l'alcool et à la vitesse, 2012/2022



Lieu

En Suisse, la majorité des accidents de la route dans lesquels des personnes sont grièvement blessées surviennent en localité (62 %). Les accidents mortels, quant à eux, se produisent plus souvent hors localité (51 %). C'est aussi hors localité que la probabilité qu'un accident soit mortel est la plus élevée. La létalité y est presque trois fois plus élevée qu'en localité et deux fois plus élevée que sur l'autoroute. La létalité hors localité est particulièrement élevée pour les accidents se produisant les nuits de week-end. La létalité des accidents survenant sur l'autoroute est aussi nettement accrue durant celles-ci.

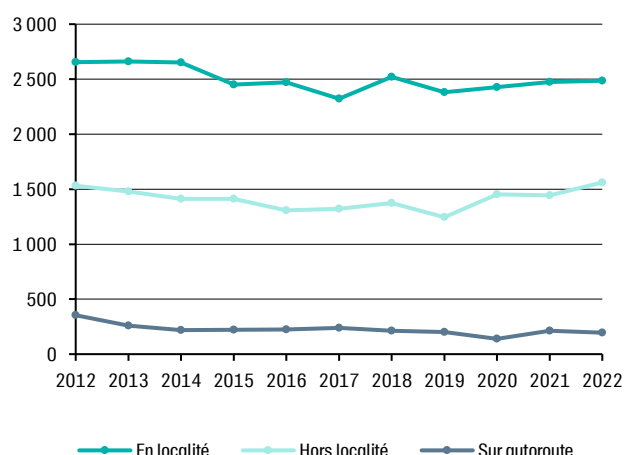
Après avoir reculé pendant la première partie de la dernière décennie, le nombre de graves accidents survenant hors localité a de nouveau augmenté, surtout au cours des trois dernières années, pour atteindre le même niveau qu'il y a dix ans. Durant cette même décennie, le nombre d'accidents graves se produisant sur l'autoroute a fortement diminué (-45 %).

Que ce soit en localité, hors localité ou sur l'autoroute, le type d'accident le plus fréquent consiste dans des pertes de maîtrise. Hors localité et sur l'autoroute, celles-ci représentent environ la moitié des accidents graves, et en localité 41 %. Sur l'autoroute, les tamponnements sont également assez fréquents.

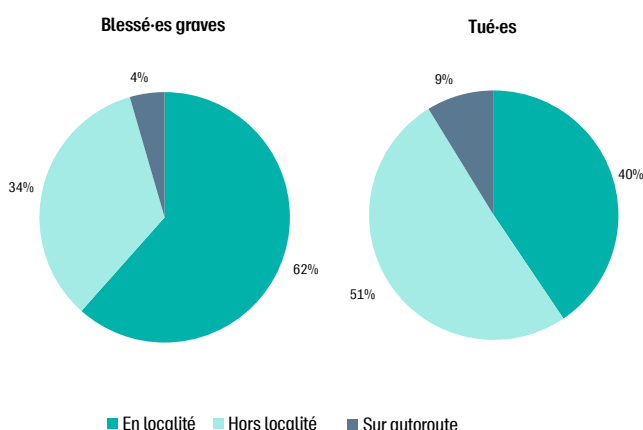
En localité, le pourcentage d'accidents touchant des piéton·nes ou des cyclistes motorisé·es ou non motorisé·es est particulièrement élevé: ensemble, ces trois groupes d'usager·ères forment 61 % des victimes de dommages corporels graves. Hors localité, ce sont les motocyclistes qui sont les premières victimes des accidents graves (35 %).

Compte tenu de la part que les différentes classes d'âge représentent dans la population, les 18-24 ans sont le plus fortement touché·es par les accidents graves survenant hors localité, et les 15-17 ans ainsi que les 75 ans et plus par ceux qui se produisent en localité.

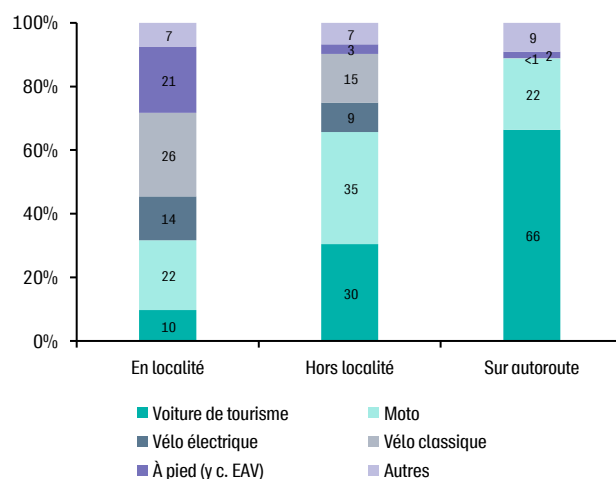
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le lieu, 2012-2022



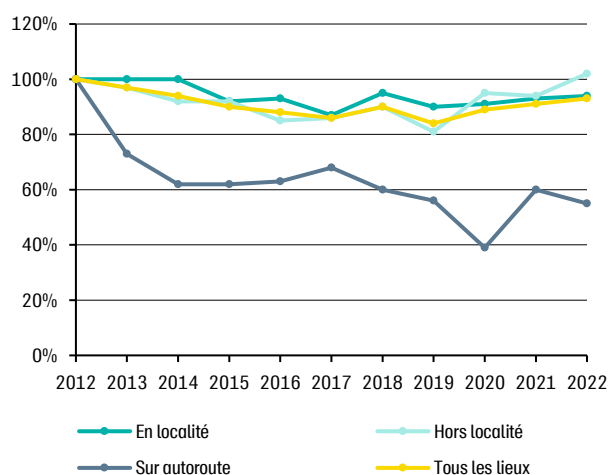
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le lieu, Ø 2018-2022



Répartition, pour différents lieux, des victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



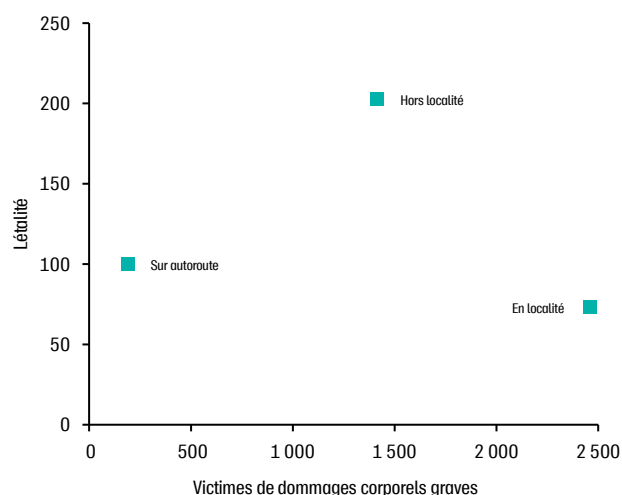
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le lieu, 2012-2022



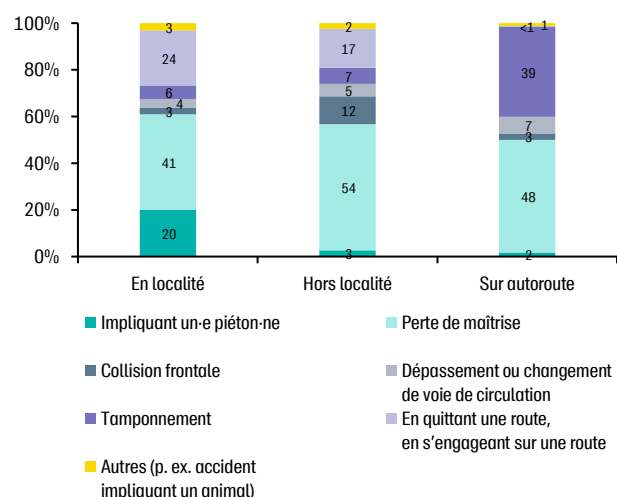
Victimes de dommages corporels graves (2022 / 0 2018-2022) et létalité (0 2012-2022) selon le lieu

Lieu	Blessés graves		Tués		Létalité 0 2012-2022
	2022	0 2018-2022	2022	0 2018-2022	
En localité	2 399	2 369	87	88	73
Hors localité	1 428	1 306	133	110	203
Sur autoroute	175	173	21	19	100
Total	4 002	3 848	241	218	111

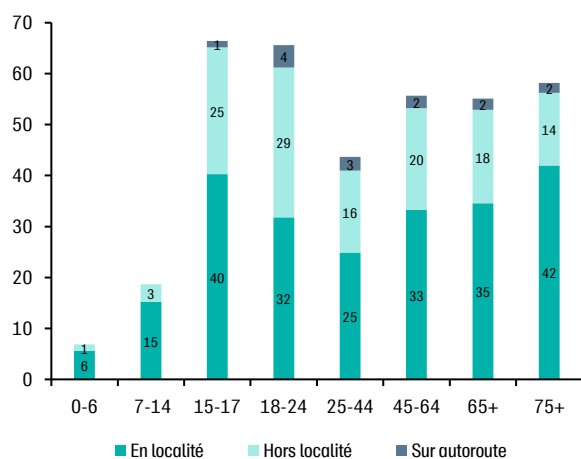
Victimes de dommages corporels graves (0 2018-2022) et létalité (0 2012-2022) selon le lieu



Répartition, pour différents lieux, des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, 0 2018-2022

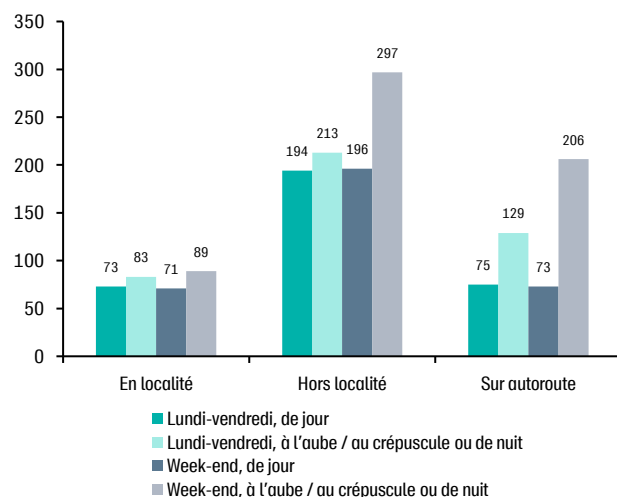


Victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es selon le lieu et l'âge, 0 2018-2022



Source: OFROU: SVU: OFS: STATPOP

Létalité selon le jour de la semaine, les conditions de lumière et le lieu, 0 2012-2022



Jour et heure

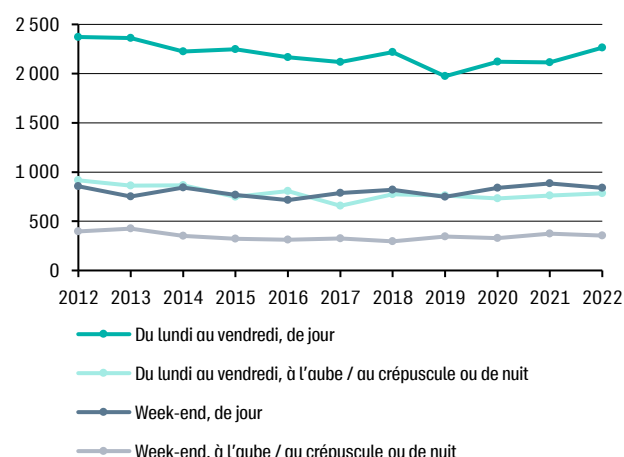
Trois accidents graves sur quatre surviennent de jour, le plus souvent en semaine. Seul environ un sur dix se produit durant les nuits de week-end. Ces accidents sont cependant particulièrement lourds de conséquences. Alors que le nombre de personnes qui décèdent des suites de leurs blessures est de 99 sur 10 000 accidenté-es pour les accidents survenant de jour et en semaine, il est de 162 sur 10 000 pour ceux qui ont lieu les nuits de week-end.

Si la létalité de ces derniers est aussi élevée, c'est probablement, en partie au moins, parce que les accidents se produisant entre 20 h et 6 h sont majoritairement dus à l'alcool et que les accidents dus à ce facteur sont souvent particulièrement graves. Les accidents survenant de jour résultent quant à eux principalement d'un refus de priorité. Les autres causes les plus fréquentes sont, dans l'ordre, l'inattention / la distraction, une vitesse inadaptée et une utilisation inadéquate du véhicule. Les accidents dus à ces trois facteurs connaissent un pic durant l'après-midi, et ceux qui résultent d'un refus de priorité, le matin.

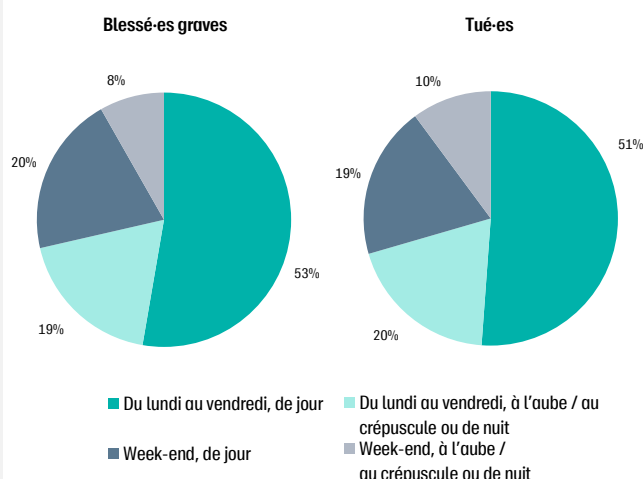
Des pics d'accidents s'observent tous les jours de la semaine. En semaine, on constate un petit pic le matin, entre 7 h et 8 h, et un second, nettement plus marqué, vers 17 h. Le week-end, on enregistre un pic aux environs de 15 h.

Si l'on considère la manière dont les accidents graves se répartissent entre le jour et la nuit pour les différents moyens de locomotion, on relève que les accidents de trottinette électrique ont lieu fréquemment, à savoir dans presque 50 % des cas, à l'aube / au crépuscule ou de nuit. Les accidents de voiture se produisent également assez souvent, soit pour près de 40 %, à ce moment. La proportion des accidents survenant à l'aube / au crépuscule ou de nuit est plus faible pour les autres moyens de locomotion. Les accidents graves de moto, de vélo électrique ou de vélo classique n'ont lieu qu'une fois sur quatre ou cinq dans ces conditions de lumière. Par ailleurs, leur fréquence varie fortement en fonction de la saison: ils se produisent pour plus de 60 % entre mai et septembre. Les accidents graves frappant les piéton-nes surviennent quant à eux plus fréquemment en hiver qu'en été.

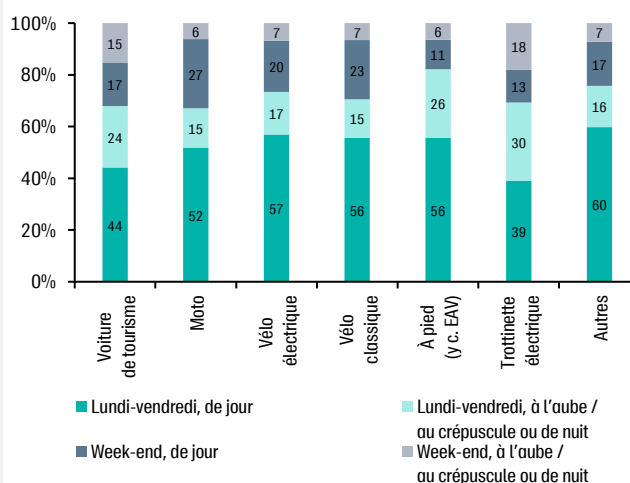
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2012-2022



Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, Ø 2018-2022

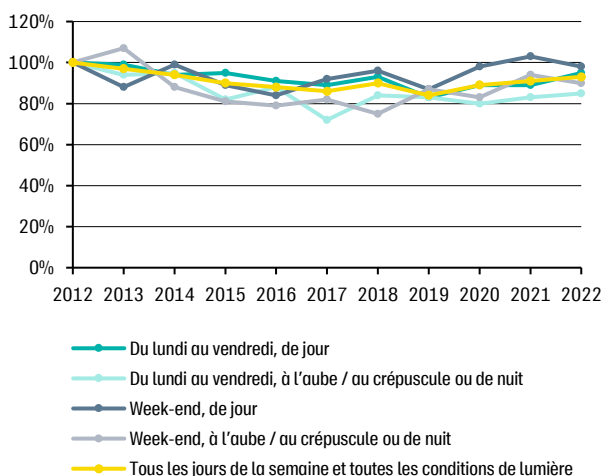


Répartition, pour différents moyens de locomotion, des victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, Ø 2018-2022¹



¹ Pour les trottinettes électriques: Ø 2019-2022

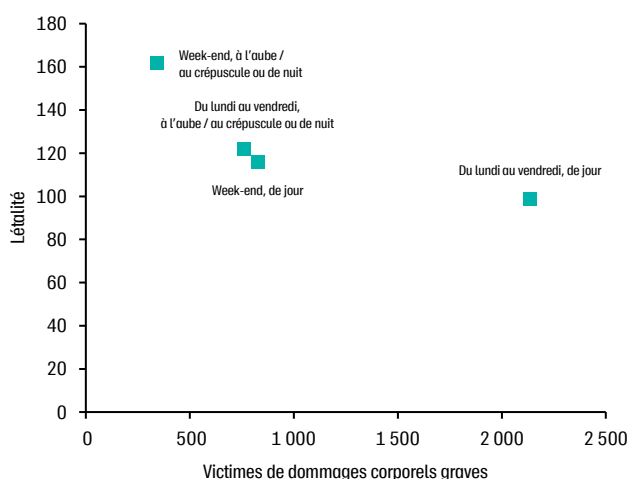
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et les conditions de lumière, 2012-2022



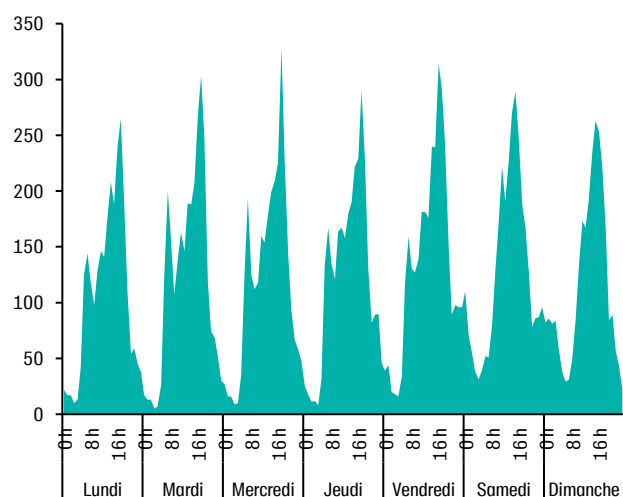
Victimes de dommages corporels graves (2021 / Ø 2017-2021) et létalité (Ø 2011-2021) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière

Jour de la semaine et conditions de lumière	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2011-2021
	2021	Ø 2017-2021	2021	Ø 2017-2021	
Du lundi au vendredi, de jour	2 146	2 028	119	111	99
Du lundi au vendredi, à l'aube / au crépuscule ou de nuit	730	720	53	42	122
Week-end, de jour	791	783	48	42	116
Week-end, à l'aube / au crépuscule ou de nuit	335	317	21	22	162
Total	4 002	3 848	241	218	111

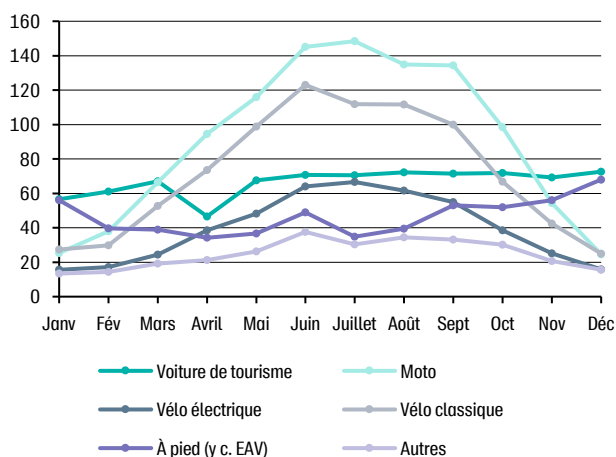
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le jour de la semaine et les conditions de lumière



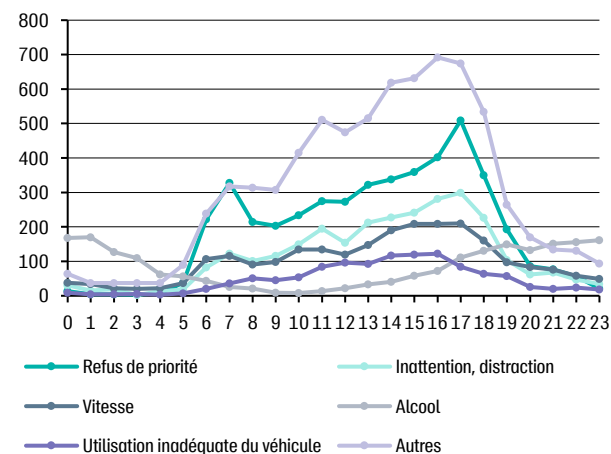
Victimes de dommages corporels graves selon le jour de la semaine et l'heure, Σ 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et le mois, Σ 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident et l'heure, Σ 2018-2022



Types d'accident

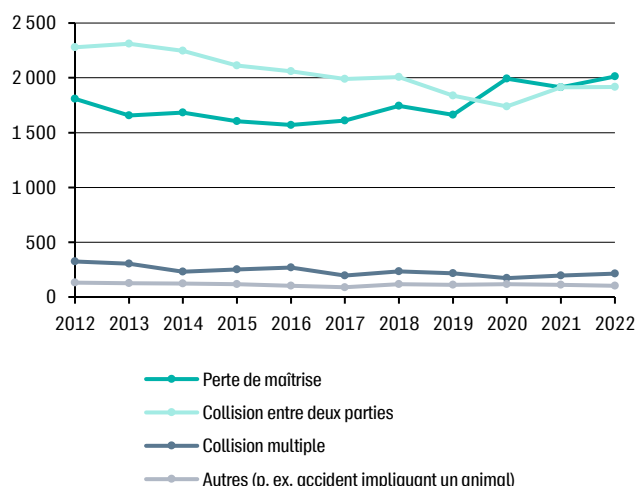
Les collisions représentent une proportion un peu plus importante (50 %) des accidents graves survenant sur les routes suisses que les pertes de maîtrise (47 %). Au cours de la dernière décennie, le nombre des premières a cependant reculé, alors que celui des secondes a augmenté. Cela résulte de la conjonction de plusieurs facteurs. Entre 2012 et 2022, le nombre de pertes de maîtrise a augmenté de 11 %, tandis que celui des collisions a diminué de 18 %. Parmi celles-ci, les collisions multiples ont reculé plus fortement (-34 %) que les collisions entre deux parties (-16 %).

Les pertes de maîtrise ont des conséquences en moyenne plus graves que les collisions: leur létalité est presque deux fois plus élevée que celle des collisions. Elles forment la majorité (50 %) des accidents mortels. Les collisions multiples constituent le type d'accident dont les conséquences sont en moyenne le moins lourdes.

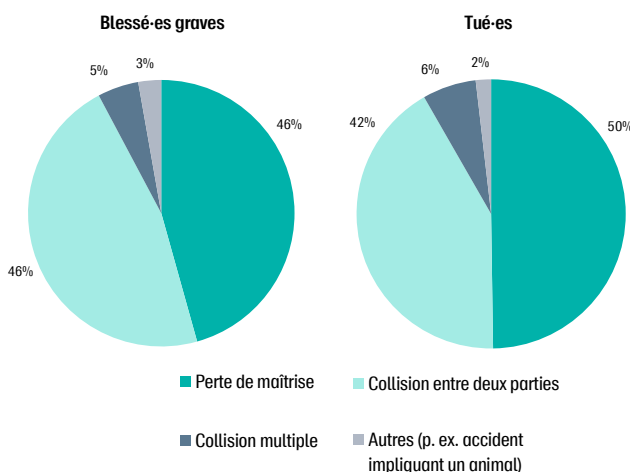
Tant le nombre de pertes de maîtrise que celui des collisions connaissent un pic l'après-midi / en début de soirée. Les collisions sont beaucoup plus fréquentes aux heures de pointe du soir qu'à celles du matin. La majorité des accidents graves survenant durant la nuit sont des pertes de maîtrise. Les conséquences de ces dernières sont un peu plus lourdes la nuit que le jour. Cela vaut également pour les autres types d'accident.

Les différents types d'accident se distinguent au niveau de leurs causes principales. Les facteurs qui sont le plus souvent à l'origine des pertes de maîtrise sont, dans l'ordre, une vitesse excessive ou inadaptée, l'alcool et l'inattention / la distraction. Les collisions, quant à elles, résultent pour la plupart d'un refus de priorité. Les collisions multiples sont imputables à peu près aussi souvent à l'inattention / la distraction qu'à un refus de priorité.

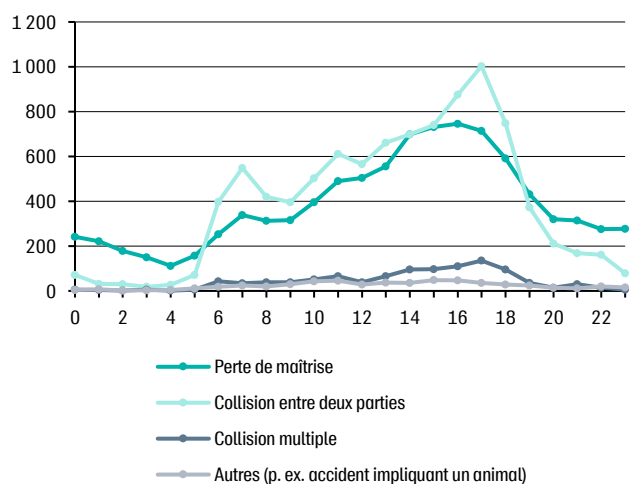
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, 2012-2022



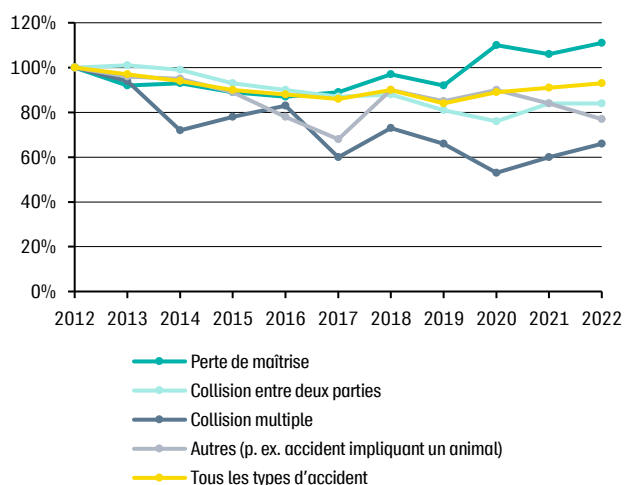
Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident et l'heure, Σ 2018-2022



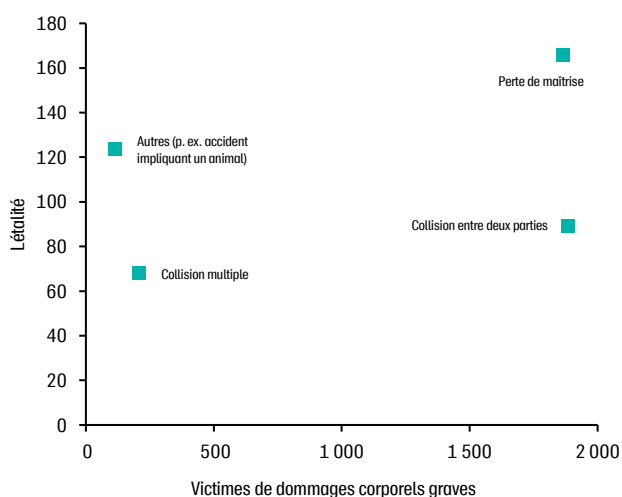
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon le type d'accident, 2012-2022



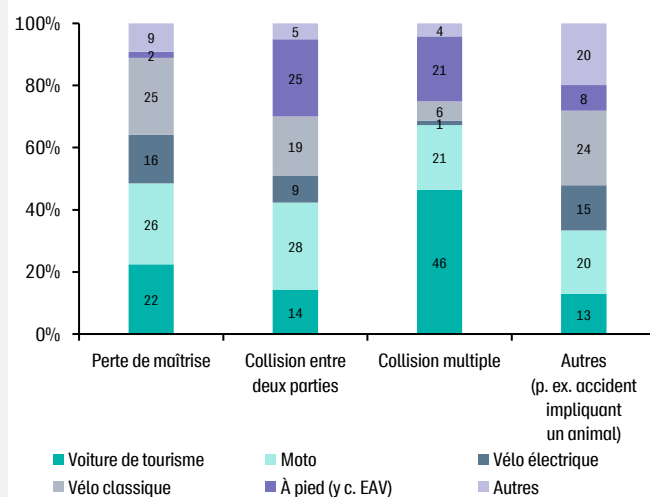
Victimes de dommages corporels graves (2022 / 0 2018-2022) et létalité (0 2012-2022) selon le type d'accident

Type d'accident	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité 0 2012-2022
	2022	0 2018-2022	2022	0 2018-2022	
Perte de maîtrise	1 888	1 757	124	108	166
Collision entre deux parties	1 819	1 792	98	91	89
Collision multiple	199	192	14	14	68
Autres (p. ex. accident impliquant un animal)	96	107	5	4	124
Total	4 002	3 848	241	218	111

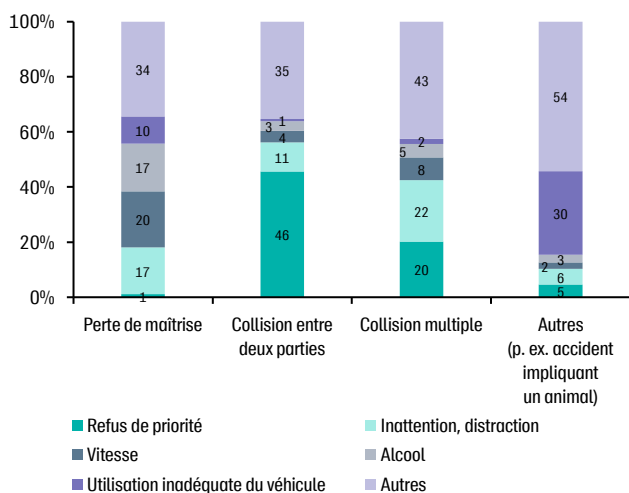
Victimes de dommages corporels graves (0 2018-2022) et létalité (0 2012-2022) selon le type d'accident



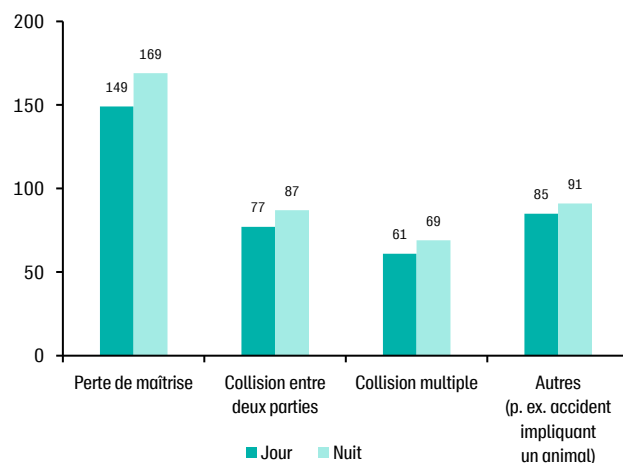
Répartition, pour chaque type d'accident, des victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 0 2018-2022



Répartition de différents types d'accident grave selon leur cause principale, 0 2018-2022



Létalité selon les conditions de lumière et le type d'accident, 0 2018-2022



Causes des accidents

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

Les quatre causes d'accident les plus fréquentes sont l'inattention / la distraction, les refus de priorité, la vitesse et l'alcool. Entre 2021 et 2022, le nombre d'accidents imputables à l'alcool a augmenté pour atteindre un niveau à peine inférieur à celui de 2012. En ce qui concerne les chiffres relatifs aux accidents dus aux autres causes principales, les différences entre 2021 et 2022 sont bien moindres.

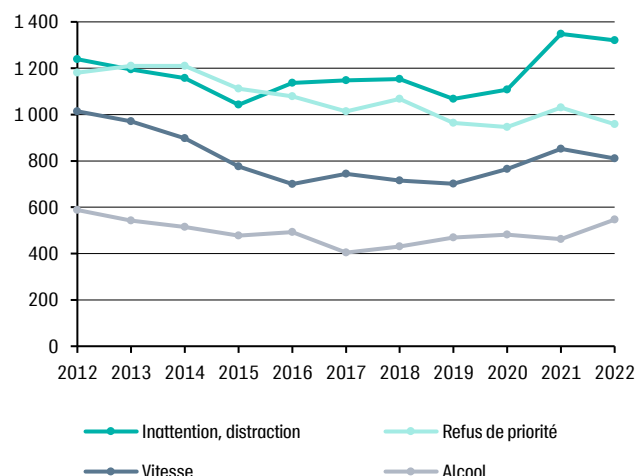
La majorité des accidents graves résultent de l'inattention / la distraction. La deuxième cause la plus fréquente consiste dans les refus de priorité. La létalité des accidents liés à l'alcool ou à la vitesse est cependant plus de deux fois plus élevée que celle des accidents dus à l'inattention / la distraction ou à un refus de priorité.

Alors que les refus de priorité sont la cause principale de plus de 40 % des collisions, ils ne jouent presque aucun rôle dans les pertes de maîtrise. Ces dernières sont causées majoritairement par la vitesse (21 %) et, dans une proportion équivalente (17 %), par l'inattention / la distraction ou l'alcool. L'alcool et la vitesse interviennent nettement moins souvent dans les collisions que dans les pertes de maîtrise.

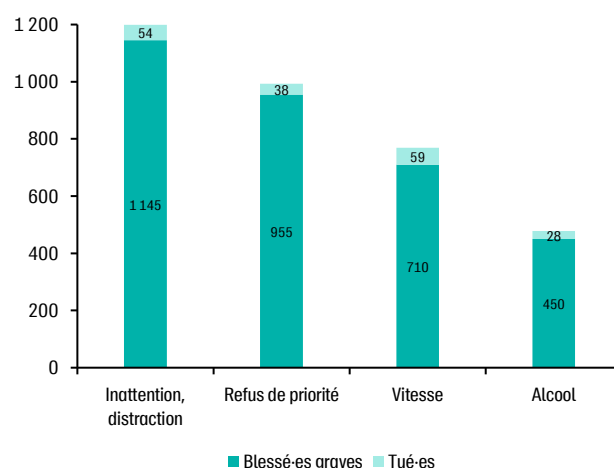
La fréquence des différentes causes varie d'une part selon le lieu de l'accident, d'autre part selon les conditions de lumière. En localité, les accidents graves résultent plus d'une fois sur quatre d'un refus de priorité. Hors localité, ils sont dus le plus souvent à la vitesse, et sur l'autoroute, à l'inattention / la distraction. Près d'un tiers des accidents graves se produisant la nuit sont imputables à l'alcool, contre 5 % de ceux qui surviennent le jour. Ces derniers sont dus principalement à des refus de priorité.

La proportion d'accidents graves dus à l'inattention / la distraction est à peu près la même (13 %-16 %) dans toutes les classes d'âge. La proportion d'accidents liés à un refus de priorité augmente par contre avec l'âge des personnes principalement responsables des accidents en question. Un cinquième des accidents dont la responsabilité principale incombe à des jeunes de 18 à 24 ans sont dus à une vitesse inadaptée. La fréquence de cette cause diminue avec l'âge des personnes principalement responsables des accidents considérés. Quant à l'alcool, c'est dans les accidents provoqués par les 25-44 ans qu'il intervient le plus souvent (16 %).

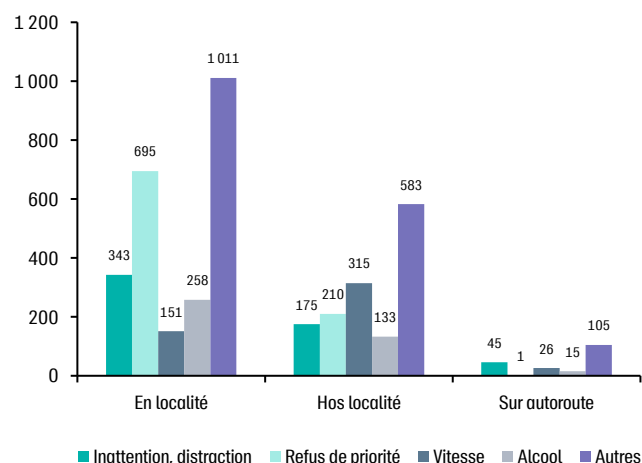
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2012-2022



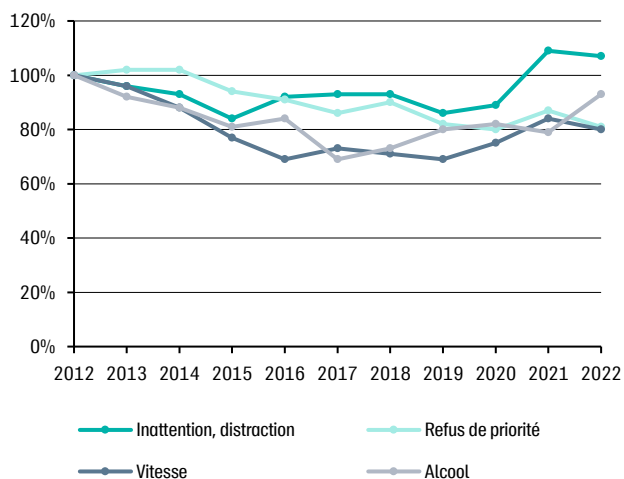
Victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves selon la cause principale de l'accident et le lieu, Ø 2018-2022



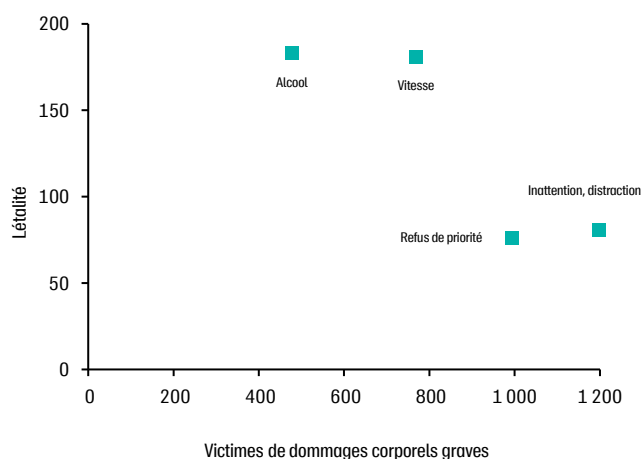
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves selon la cause d'accident, 2012-2022



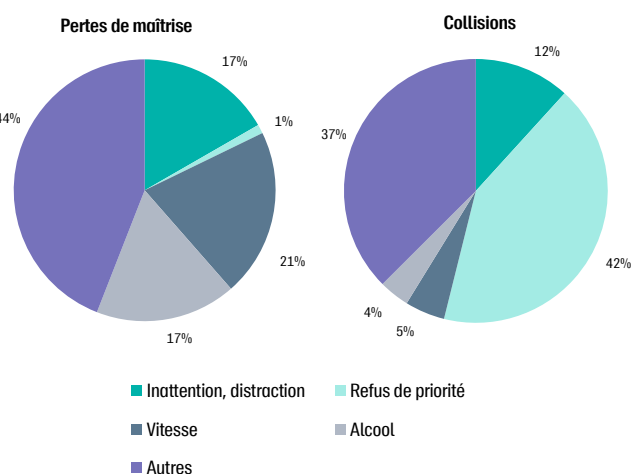
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon la cause d'accident

Cause d'accident	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Inattention, distraction	1 250	1 145	70	54	81
Refus de priorité	929	955	29	38	76
Vitesse	740	710	70	59	181
Alcool	510	450	37	28	183

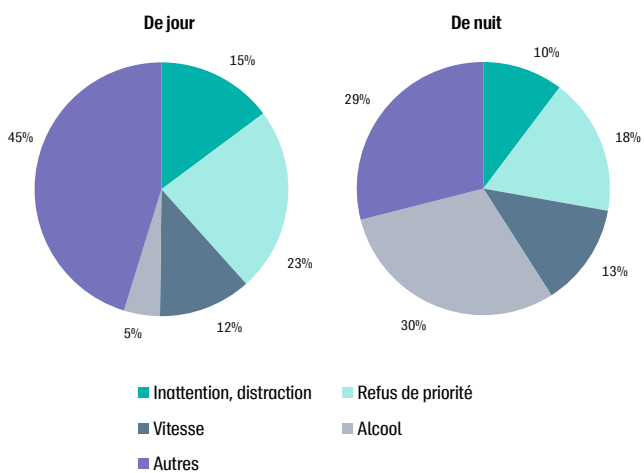
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon la cause d'accident



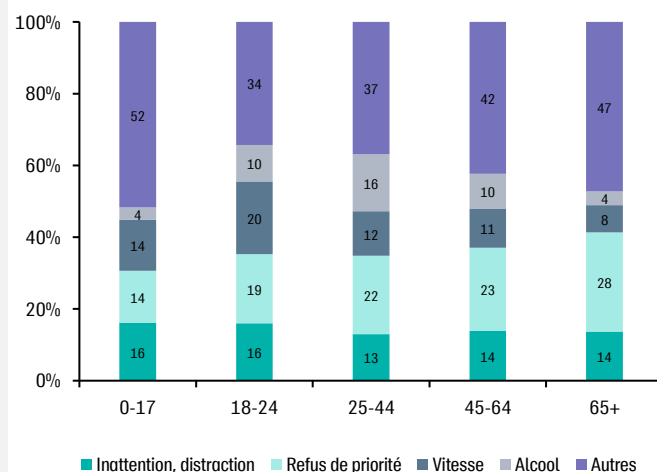
Répartition des pertes de maîtrise et des collisions graves selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Répartition des accidents graves survenus respectivement de jour et de nuit selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Répartition, pour différentes classes d'âge de personnes principalement responsables d'accidents graves, de ces accidents selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Comparaison internationale

Les données de l'OCDE relatives au nombre de tué-es par million d'habitant-es enregistré dans différents pays autorisent une comparaison internationale de l'accidentalité. Si des différences apparaissent entre pays, elles sont probablement imputables, en partie du moins, à des différences au niveau des formes de mobilité.

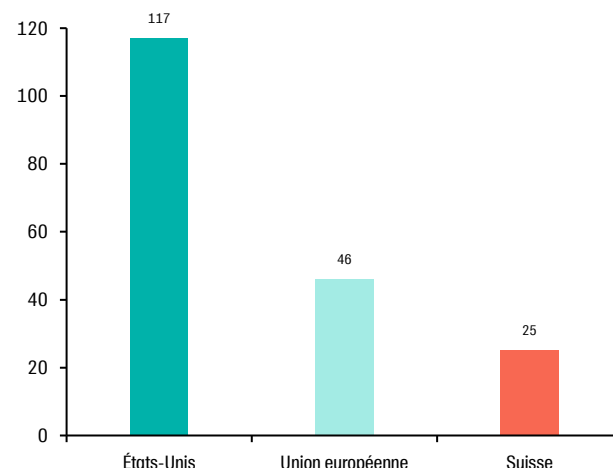
La Suisse fait partie des pays aux routes les plus sûres. Entre 2017 et 2021, le nombre de personnes tuées dans un accident de la route par million d'habitant-es était, en moyenne annuelle, de 25 en Suisse, contre 46 dans les pays de l'Union européenne (UE) et 117 aux États-Unis. La comparaison internationale révèle qu'en 2021 ce taux était le plus faible en Norvège et le plus élevé aux États-Unis. Le taux enregistré en Suisse est le quatrième plus bas.

Ces dix dernières années, le nombre de tué-es par million d'habitant-es a reculé dans tous les pays considérés, sauf aux États-Unis, où il a augmenté de 24 %. C'est en Norvège qu'il a baissé le plus fortement (-57 %). En Suisse, comme en Suède, il a diminué de 43 %.

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

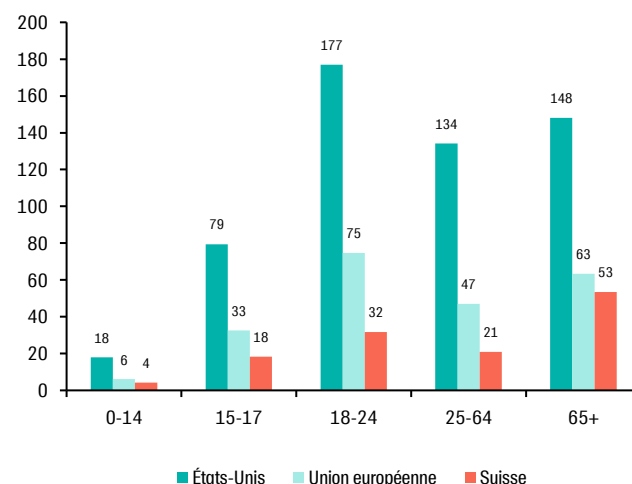
Si l'on considère les différents groupes d'usager-es de la route, on constate que, en comparaison internationale et compte tenu de la taille de la population, le nombre d'occupant-es de voitures de tourisme mortellement blessé-es est particulièrement faible en Suisse. Celle-ci se range aussi dans le premier quart du classement des pays les plus sûrs pour les piéton-nes, mais se situe seulement dans la moyenne pour ce qui est de la sécurité des motocyclistes et de celle des cyclistes non motorisé-es.

Tué-es sur les routes par million d'habitant-es, comparaison États-Unis, Union européenne et Suisse, Ø 2017-2021



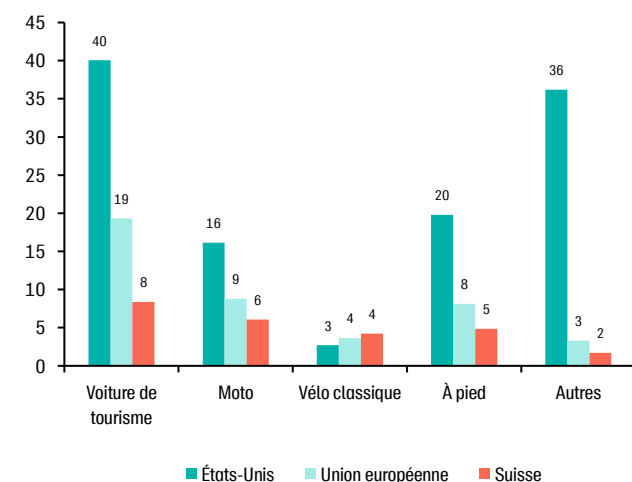
Source: OCDE: IRTAD

Tué-es sur les routes par million d'habitant-es selon leur âge, comparaison États-Unis, Union européenne et Suisse, Ø 2017-2021



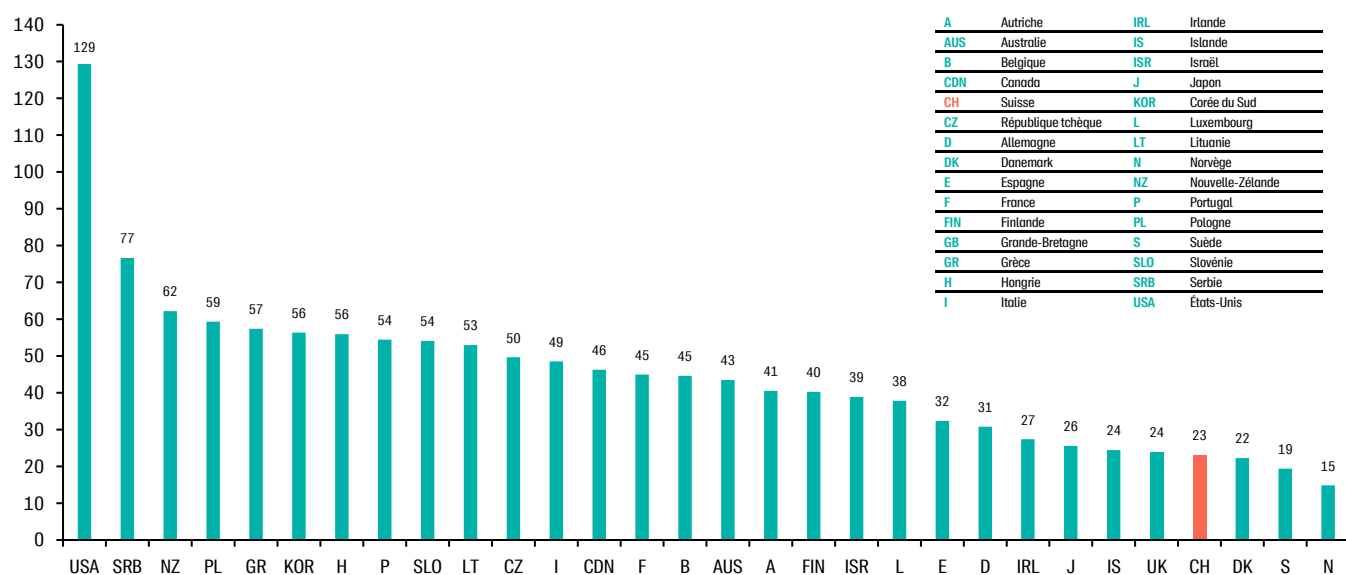
Source: OCDE: IRTAD

Tué-es sur les routes par million d'habitant-es selon le moyen de locomotion, comparaison États-Unis, Union européenne et Suisse, Ø 2017-2021



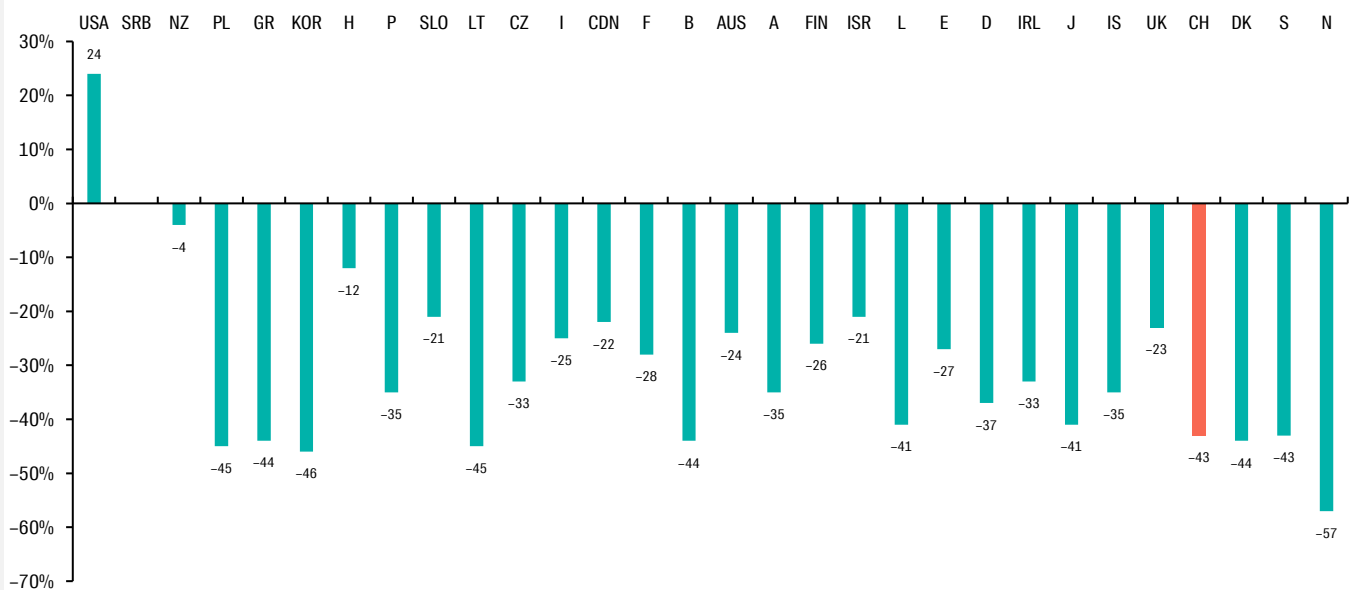
Source: OCDE: IRTAD

Tué-es sur les routes par million d'habitant-es, comparaison internationale, 2021



Source: OCDE: IRTAD

Évolution du nombre de tué-es sur les routes par million d'habitant-es entre 2011 et 2021, en pour cent, comparaison internationale



Source: OCDE: IRTAD

Tué-es sur les routes par million d'habitant-es selon le moyen de locomotion, comparaison internationale, 2021

Moyen de locomotion	USA	SRB	NZ	PL	GR	KOR	H	P	SLO	LT	CZ	I	CDN	F	B	AUS	A	FIN	ISR	L	E	D	IRL	J	IS	GB	CH	DK	S	N
Voiture de tourisme	...	34	43	29	...	10	27	20	21	31	23	20	29	22	19	20	18	23	13	24	13	13	16	6	11	10	7	9	9	7
Moto	...	7	9	7	...	13	7	14	17	4	8	13	6	10	7	9	10	6	9	5	8	6	4	4	0	5	6	3	3	3
Vélo classique	...	7	2	5	...	3	5	3	5	4	6	4	1	3	7	2	6	4	2	0	1	4	1	4	3	2	4	4	2	1
À pied	...	22	5	14	...	20	10	10	7	10	10	8	7	6	6	5	4	4	10	8	6	4	4	9	5	5	4	3	2	2
Autres	...	7	3	4	...	10	6	8	5	4	3	4	3	3	6	8	3	3	3	2	3	2	1	2	5	1	1	3	3	2
Total	129	77	62	59	57	56	56	54	54	53	50	49	46	45	45	43	41	40	39	38	32	31	27	26	24	24	23	22	19	15

Source: OCDE: IRTAD





Les accidents en détail

Durant la dernière décennie, le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées a évolué différemment selon le groupe d'usager·ères de la route considéré. Alors qu'il a tendancielllement reculé parmi les occupant·es de voitures de tourisme, les piéton·nes et les motocyclistes, il reste élevé parmi les cyclistes non motorisé·es. Aujourd'hui, trois victimes de dommages corporels graves sur cinq sont des conducteur·rices de véhicules à voie unique. Par ailleurs, les seniors subissent de plus en plus d'accidents graves.



Voiture de tourisme

En 2022, 855 occupant-es de voitures de tourisme ont été grièvement ou mortellement blessé-es, soit 29 % de moins qu'en 2012. Le nombre de victimes de dommages corporels graves a cependant augmenté en 2021 et 2022.

Les 25-44 ans subissent le plus d'accidents graves de voiture, suivi-es des 45-64 ans. Ces deux groupes représentent 54 % des personnes grièvement ou mortellement blessées. Un quart des victimes de dommages corporels graves et une proportion encore plus importante des tué-es, soit 38 %, ont 65 ans ou plus.

Compte tenu de la part que les différentes tranches d'âge représentent dans la population, ce sont les 18-24 ans, suivi-es des 75 ans et plus, qui ont le plus d'accidents. Les conséquences des accidents de voiture sont le plus lourdes chez les 65 ans et plus: la létalité est nettement plus élevée dans cette tranche d'âge que dans les autres.

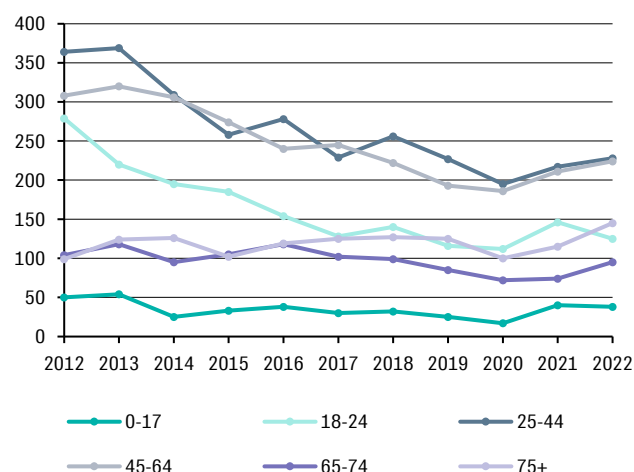
Rapporté à la distance parcourue, le nombre d'accidents est plus élevé chez les 18-24 ans et chez les 70 ans et plus que dans les classes d'âge intermédiaires. Jusqu'à 24 ans, les hommes subissent plus d'accidents que les femmes. La situation s'inverse à partir de 70 ans.

Trois quarts des occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves étaient au volant au moment de l'accident. Les accidents de voiture touchent plus souvent des hommes que des femmes. Plus de la moitié se produisent hors localité et près d'un tiers en localité. Deux tiers ont lieu en semaine.

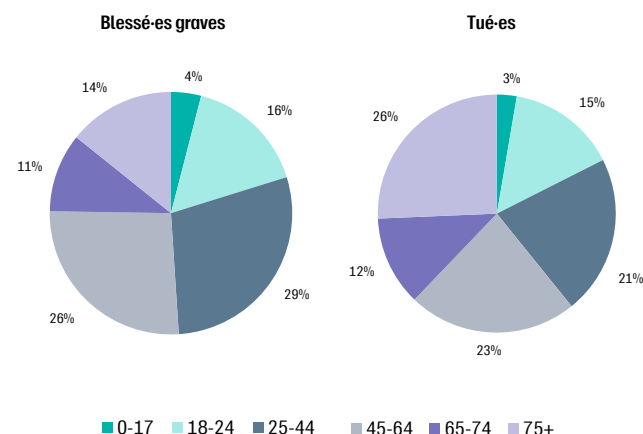
Un peu plus de la moitié des graves accidents de voiture résultent d'une perte de maîtrise. Tant les pertes de maîtrise que les collisions surviennent le plus souvent hors localité. Seuls les accidents par tamponnement se produisent majoritairement sur l'autoroute.

Près de la moitié des graves pertes de maîtrise sont attribuables à une vitesse inadaptée ou à l'alcool. Les graves collisions, quant à elles, sont dues le plus souvent à un refus de priorité (23 %) ou à l'inattention / la distraction (18 %).

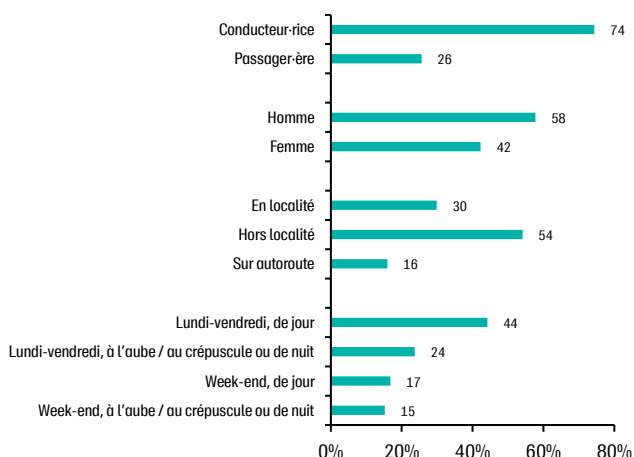
Évolution du nombre d'occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



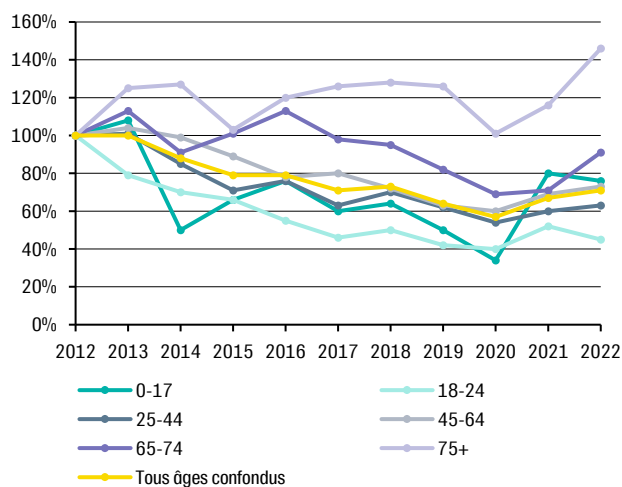
Répartition des occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



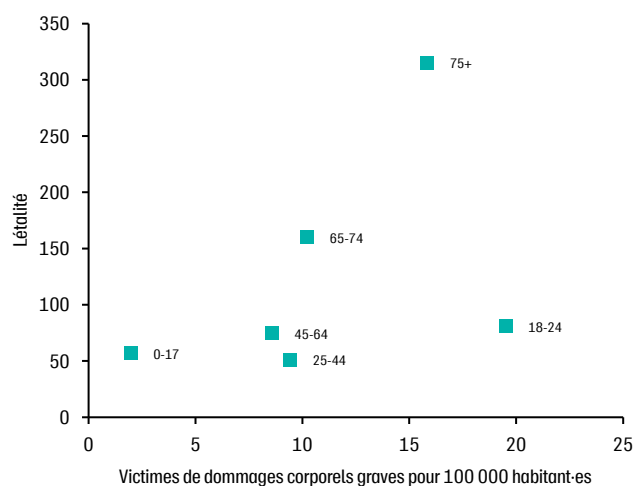
Évolution indexée du nombre d'occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge

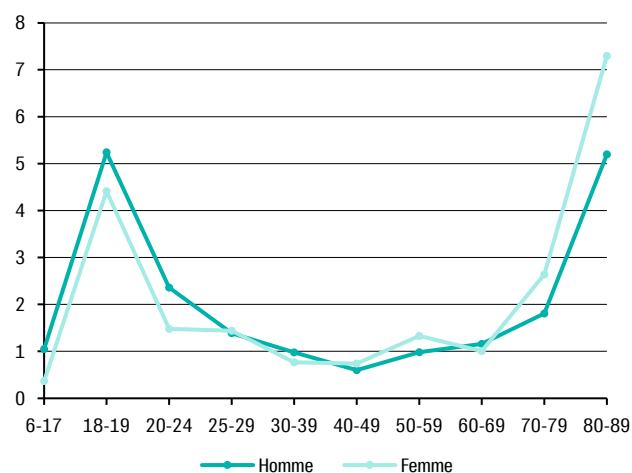
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
0-17	36	29	2	2	57
18-24	106	117	19	11	81
25-44	209	208	19	16	51
45-64	208	190	16	17	75
65-74	86	76	9	9	160
75+	123	103	22	19	315
Total	768	724	87	73	85

Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge



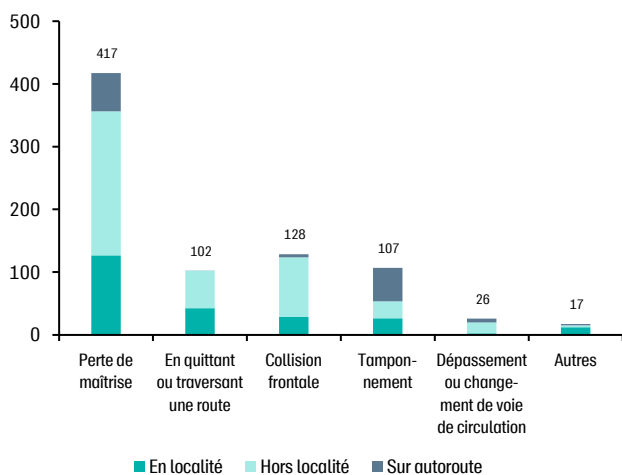
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres selon le sexe et l'âge, 2021

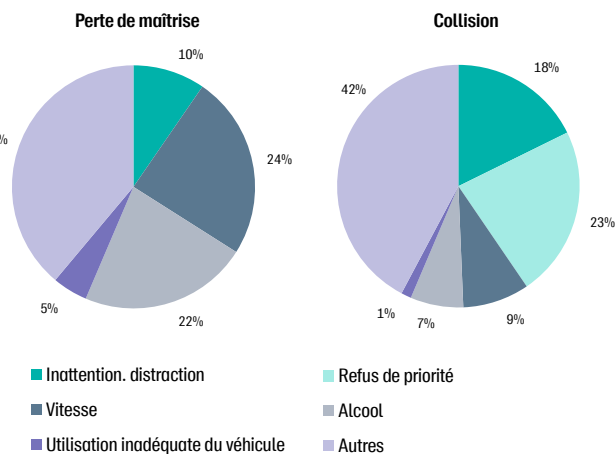


Source: ARE/OFS: MRMT; OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2018-2022



Répartition des occupant-es de voitures de tourisme victimes de dommages corporels graves dus à une perte de maîtrise ou à une collision selon la cause principale de l'accident, Ø 2018-2022



Moto

En 2022, 1109 motocyclistes ont été grièvement ou mortellement blessé-es. Si le nombre de victimes de dommages corporels graves a reculé de 14 % par rapport à 2012, il a cependant augmenté ces trois dernières années. Par ailleurs, les groupes d'âge des plus jeunes et ceux des plus âgés ont subi plus d'accidents graves en 2022 qu'en 2012.

Plus d'un tiers des graves accidents de moto frappent les 45-64 ans. Les 24-44 ans (29 %) et les jeunes adultes (17 %) sont aussi souvent touché-es. Les moins de 18 ans représentent 8 % des motocyclistes grièvement ou mortellement blessé-es entre 2018 et 2022. En 2021 et 2022, on a cependant recensé deux fois plus d'accidents graves chez les motocyclistes de cette classe d'âge qu'en 2020. Cela s'explique probablement par le fait que l'âge minimal donnant accès à différentes catégories de motos a été abaissé au 1er janvier 2021.

Les 18-24 ans subissent proportionnellement le plus de graves accidents de moto, les 75 ans et plus, le moins. C'est cependant chez les motocyclistes de 65 ans et plus que les accidents ont les conséquences les plus lourdes. Pour eux, la létalité est en effet nettement plus élevée que pour les motocyclistes plus jeunes.

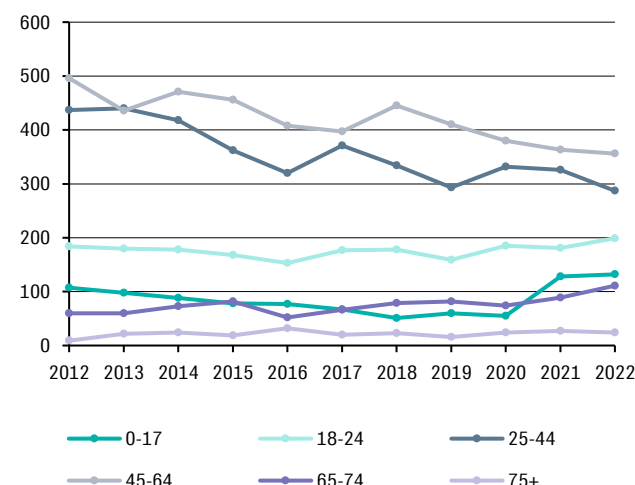
Rapporté à la distance parcourue, le nombre d'accidents est plus élevé chez les 15-19 ans que dans la majorité des autres tranches d'âge. Selon la classe d'âge considérée, ce taux est plus élevé soit parmi les hommes, soit parmi les femmes.

La plupart des personnes grièvement accidentées à moto sont des hommes. La moitié des graves accidents de moto se produisent en localité et presque autant hors localité. Sur l'autoroute, ces accidents sont rares.

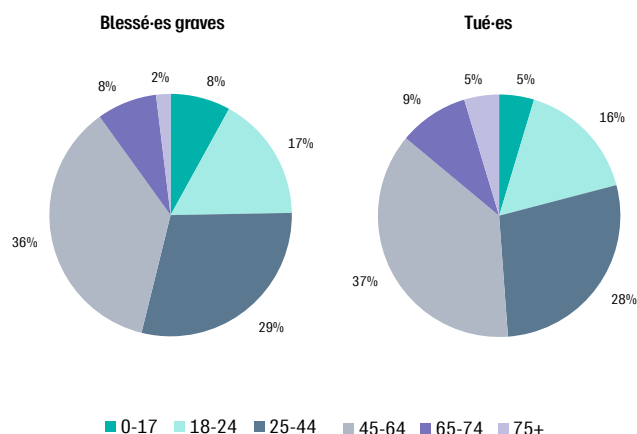
Les graves accidents de moto consistent pour 45 % dans des pertes de maîtrise. Un peu plus de la moitié de celles-ci se produisent hors localité. De manière générale, les collisions surviennent principalement en localité. Les collisions frontales ont cependant lieu le plus souvent hors localité. Il en va de même pour les accidents se produisant lors d'un dépassement.

Une perte de maîtrise sur trois est due à une vitesse inadaptée et une sur cinq à l'inattention / la distraction. Les collisions, quant à elles, sont imputables en majorité à un refus de priorité (43 %) et dans moins de 10 % des cas à une vitesse inadaptée ou à l'alcool.

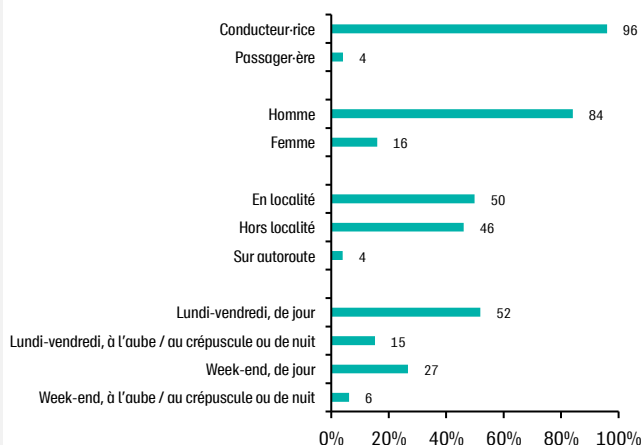
Évolution du nombre de motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



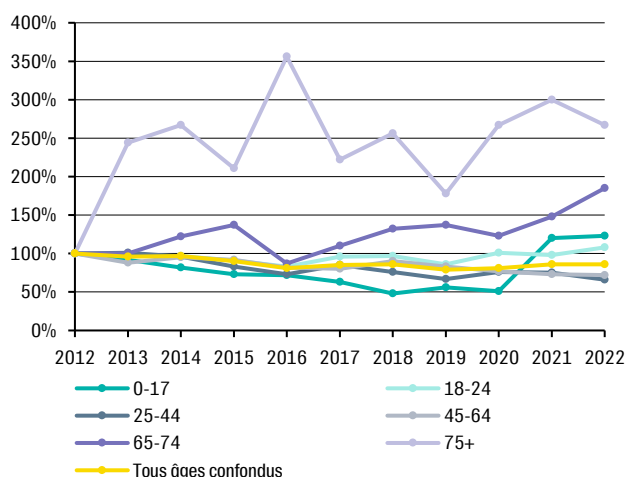
Répartition des motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



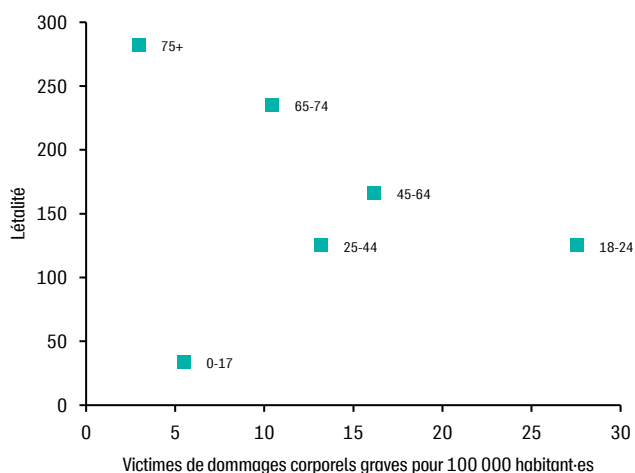
Évolution indexée du nombre de motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



Motocyclistes victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge

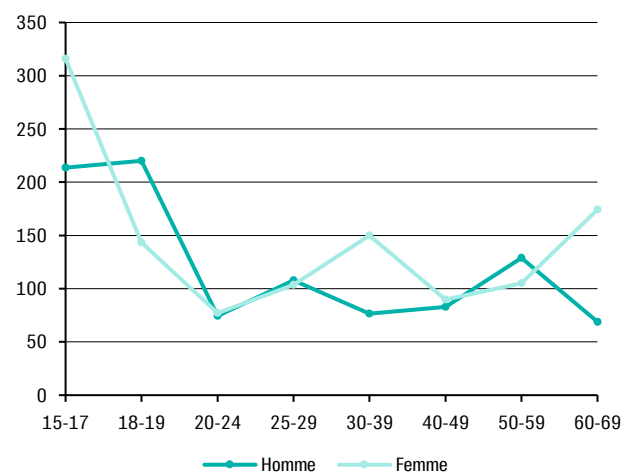
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
0-17	129	83	3	2	34
18-24	191	173	8	7	125
25-44	273	302	14	12	125
45-64	340	375	16	16	166
65-74	109	83	2	4	235
75+	21	20	3	2	282
Total	1 063	1 037	46	43	136

Motocyclistes victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge



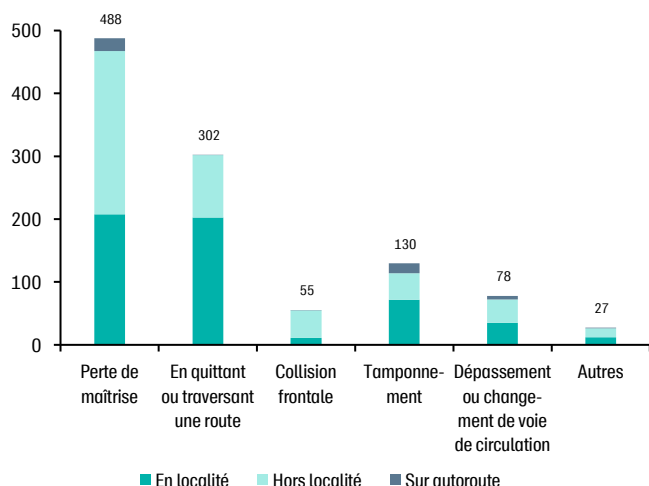
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Motocyclistes victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres selon le sexe et l'âge, 2021

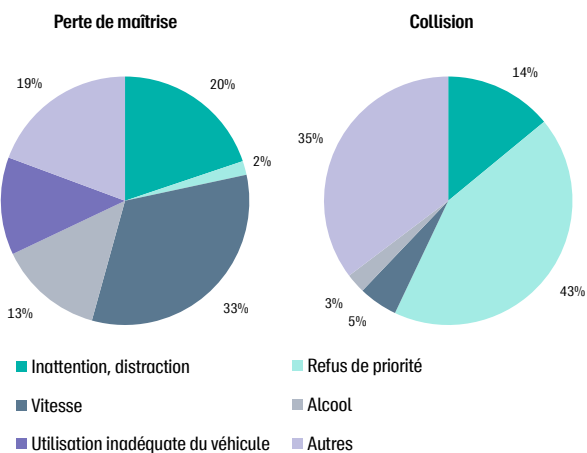


Source: ARE/OFS: MRMT; OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Motocyclistes victimes de dommages corporels graves selon le lieu et le type d'accident, Ø 2018-2022



Répartition des motocyclistes victimes de dommages corporels graves dus à une perte de maîtrise ou à une collision selon la cause principale de l'accident, Ø 2018-2022



Vélo électrique

En 2022, 583 cyclistes motorisé-es ont été grièvement ou mortellement blessé-es, presque sept fois plus qu'en 2012. Durant cette décennie, le nombre de cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves a été multiplié par au moins quatre dans toutes les classes d'âge.

Les tranches d'âge les plus touchées par de graves accidents de vélo électrique sont, dans l'ordre, les 45-64 ans (42 %), les 65-74 ans (20 %) et les 25-44 ans (18 %). La situation est un peu différente si l'on considère uniquement les accidents mortels. Presque la moitié (44 %) des personnes qui se tuent à vélo électrique ont 75 ans ou plus. Par ailleurs, presque l'ensemble des tué-es (94 %) avaient plus de 44 ans au moment de l'accident qui leur a coûté la vie.

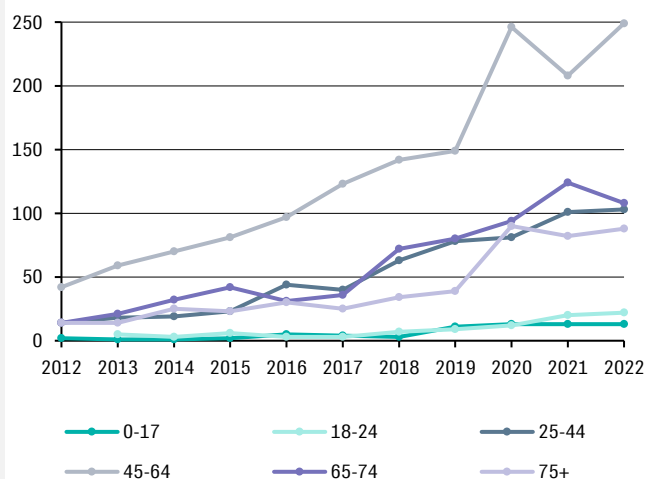
Les personnes de 45 ans et plus sont proportionnellement le plus souvent grièvement ou mortellement blessées dans des accidents de vélo électrique. La létalité de ces accidents est également plus élevée pour cette classe d'âge que pour les autres. Elle est de loin la plus importante chez les 75 ans et plus.

Le nombre de graves accidents de vélo électrique par kilomètre parcouru est plus élevé chez les personnes entre 80 et 89 ans que dans les autres classes d'âge. On n'observe en revanche pas de différences systématiques entre les sexes: selon les tranches d'âge, ce sont tantôt les hommes, tantôt les femmes qui subissent le plus d'accidents graves par kilomètre parcouru.

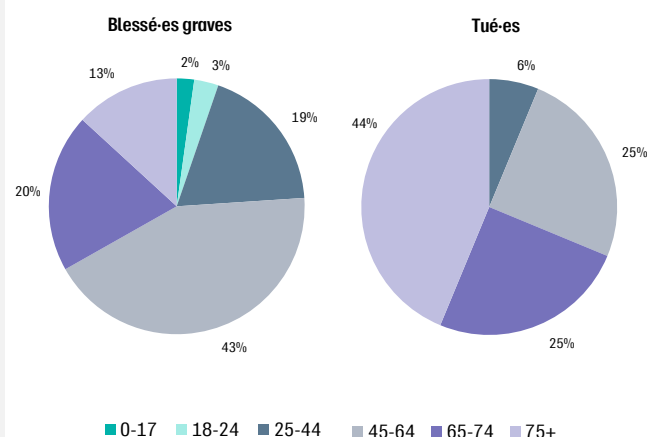
Les hommes sont plus souvent touchés par de graves accidents de vélo électrique (58 %) que les femmes (42 %). La majorité des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves sont des utilisateur-rices de vélos électriques lents (79 %). Les accidents de vélo électrique surviennent principalement en localité. Plus de la moitié (56 %) se produisent sur des lignes droites et un quart à des intersections. Environ trois quarts ont lieu de jour. Parmi ceux-ci, la majorité surviennent en semaine.

Près de deux tiers des graves accidents de vélo électrique consistent dans des pertes de maîtrise. Celles-ci sont dues le plus souvent à l'inattention / la distraction (20 %), à l'alcool (16 %) ou à une vitesse inadaptée (12 %). Ces facteurs jouent un rôle secondaire dans les collisions, imputables pour plus de la moitié à un refus de priorité. Les usager-ères antagonistes sont des automobilistes dans la moitié des cas et des cyclistes non motorisé-es dans un cas sur sept.

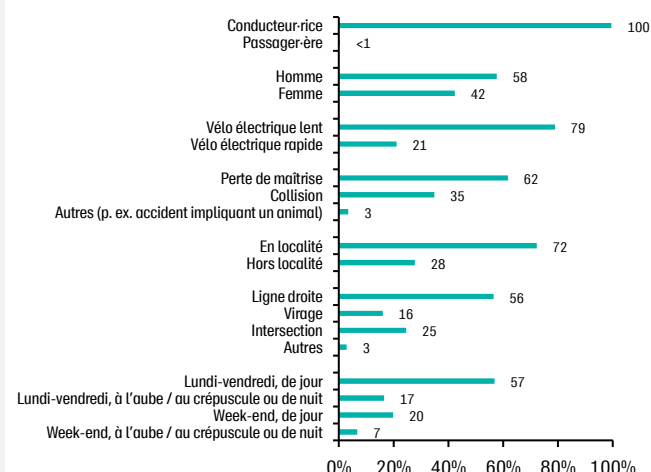
Évolution du nombre de cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



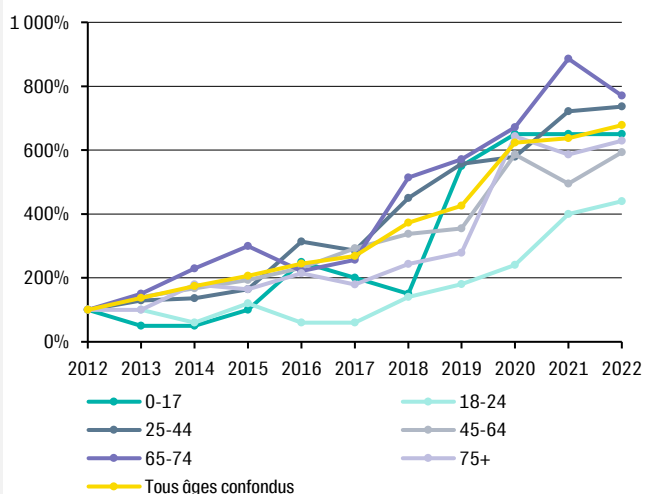
Répartition des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



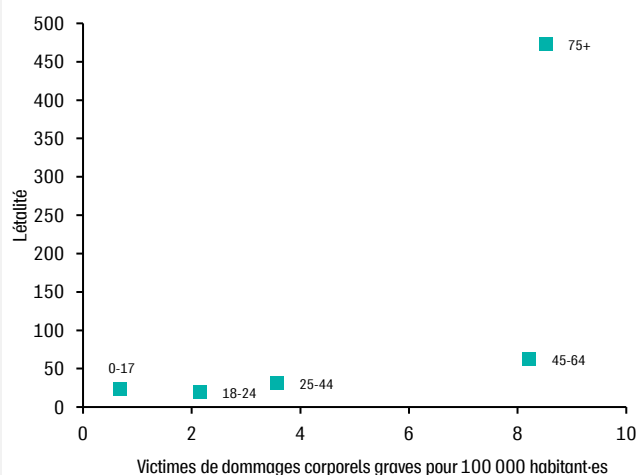
Évolution indexée du nombre de cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



Cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge

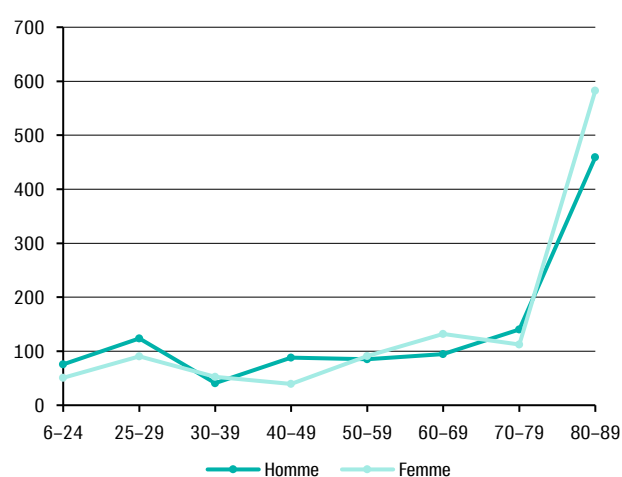
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
0-17	12	10	1	0	24
18-24	22	14	0	0	20
25-44	103	85	0	1	31
45-64	243	195	6	4	63
65-74	100	91	8	4	189
75+	80	60	8	7	473
Total	560	455	23	16	115

Cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge



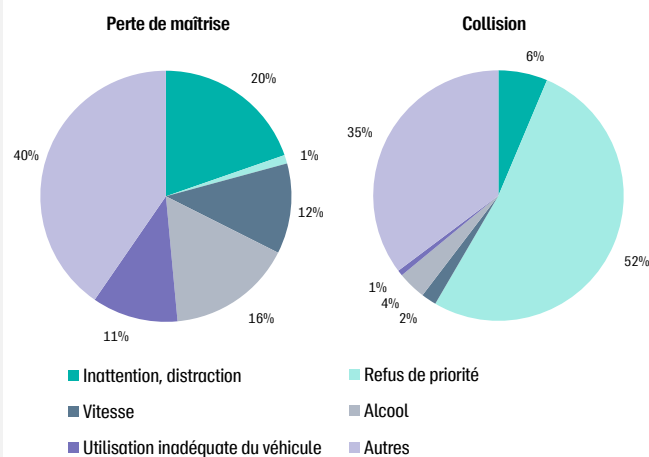
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres selon le sexe et l'âge, 2021

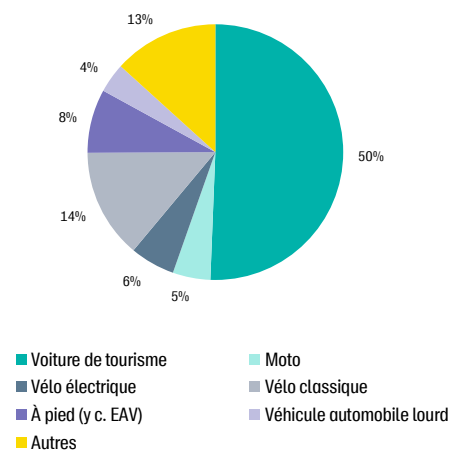


Source: ARE/OFS: MRMT; OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Répartition des cyclistes motorisé-es victimes de dommages corporels graves dus à une perte de maîtrise ou à une collision selon la cause principale de l'accident, Ø 2018-2022



Répartition des usager-ères antagonistes impliqués dans des collisions graves subies par des cyclistes motorisé-es selon leur moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Vélo classique

En 2022, 788 cyclistes non motorisé-es ont été grièvement ou mortellement blessé-es, soit 9 % de moins qu'en 2012. Alors que, durant cette décennie, le nombre de victimes de dommages corporels graves a diminué dans la plupart des tranches d'âge, il a augmenté chez les 45-64 ans (+8 %) et chez les 75 ans et plus (+22 %). Les 45-64 ans forment aussi la plus grande part des victimes de dommages corporels graves (39 %). En deuxième position viennent les 25-44 ans (28 %). Près de la moitié des personnes tuées ont 65 ans ou plus.

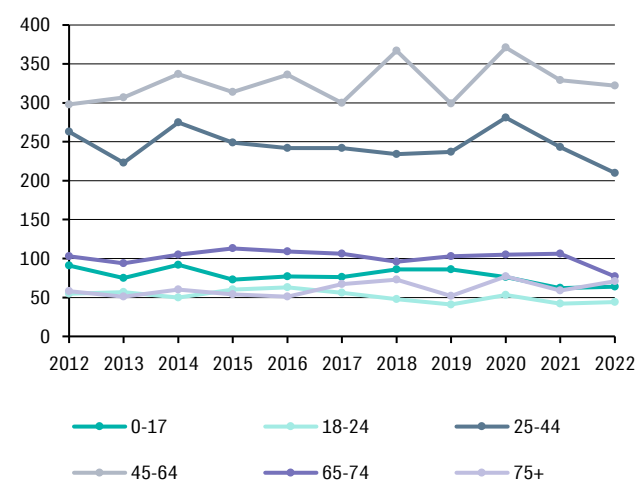
Les 45-64 ans subissent non seulement en chiffres absolus mais aussi proportionnellement le plus d'accidents. Compte tenu de la part que les 75 ans et plus représentent dans la population, le nombre d'accidents graves enregistrés dans cette tranche d'âge se situe dans la moyenne. La létalité des accidents est cependant de loin la plus élevée dans cette tranche d'âge. Elle est également plus élevée chez les 45-74 ans que dans les classes d'âge plus jeunes.

Le nombre d'accidents par kilomètre parcouru tend à augmenter avec l'âge jusqu'à 79 ans. Il est nettement plus élevé dans la classe d'âge des 80-89 ans. Excepté dans cette dernière, il est plus élevé (parfois de peu) chez les hommes que chez les femmes dans toutes les classes d'âge.

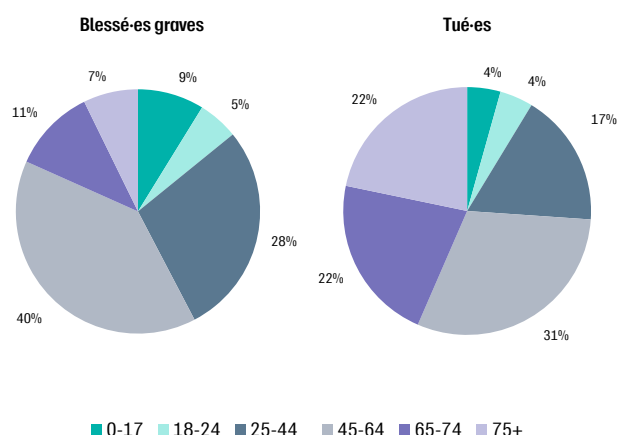
Un peu plus de 70 % des cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves sont des hommes. Les graves accidents de vélo classique surviennent le plus souvent en localité. Environ la moitié se produisent sur des lignes droites, près d'un tiers à des intersections. Huit sur dix ont lieu de jour.

Environ la moitié des graves accidents de vélo classique consistent dans des pertes de maîtrise et environ 40 % dans des collisions. Les pertes de maîtrise sont dues principalement à l'inattention / la distraction (19 %), à l'alcool (16 %) ou à une vitesse inadaptée (13 %). Ces facteurs jouent un rôle secondaire dans les collisions. La plupart de ces dernières (54 %) résultent d'un refus de priorité. Les usager-es antagonistes sont le plus souvent des automobilistes (57 %). Une fois sur dix, ce sont des piéton-n-es.

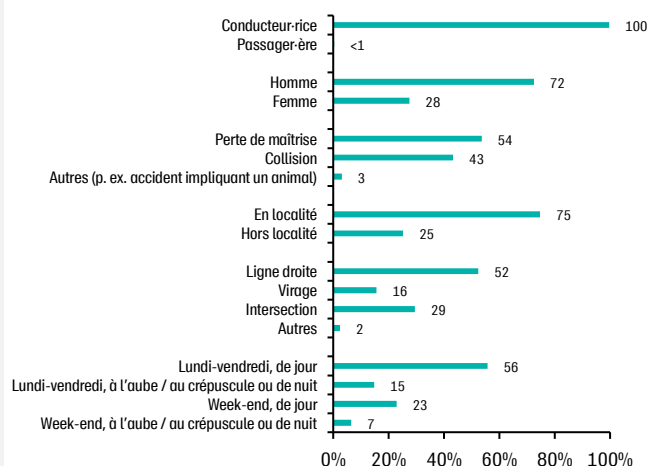
Évolution du nombre de cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



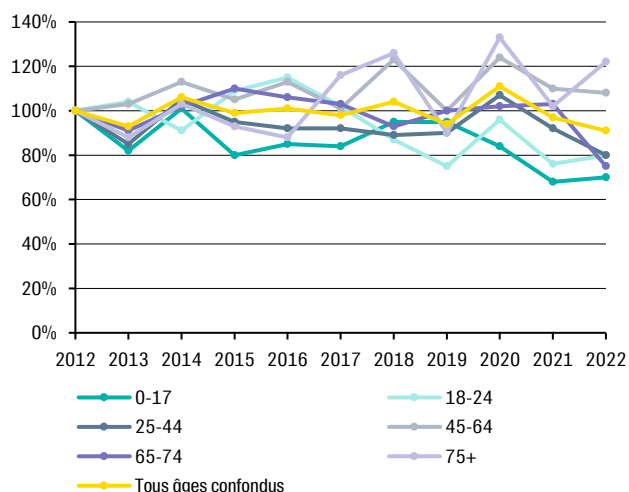
Répartition des cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



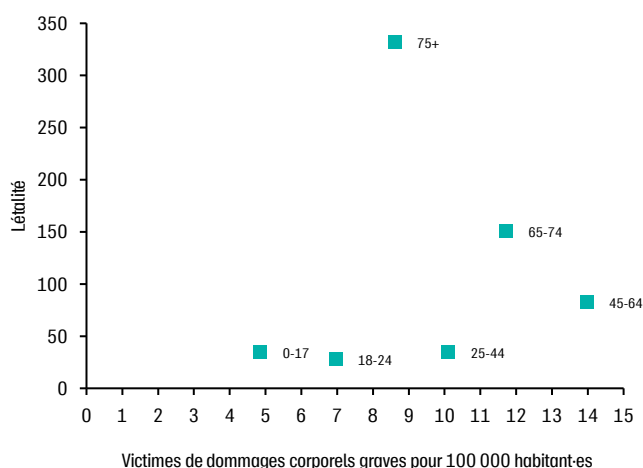
Évolution indexée du nombre de cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



Cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge

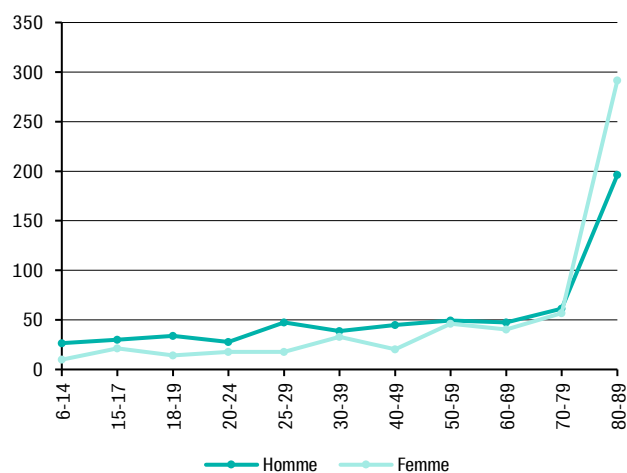
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
0-17	64	74	0	1	35
18-24	43	45	1	1	28
25-44	206	237	4	4	35
45-64	316	331	6	7	83
65-74	75	93	2	5	151
75+	65	61	6	5	332
Total	769	840	19	23	73

Cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge



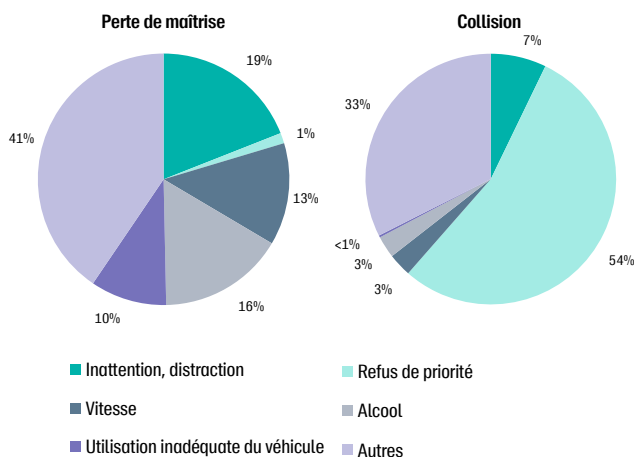
Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres selon le sexe et l'âge, 2021

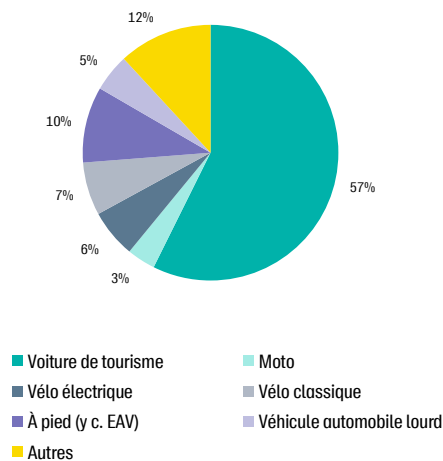


Source: ARE/OFS: MRMT; OFROU: SVU; OFS: STATPOP

Répartition des cyclistes non motorisé-es victimes de dommages corporels graves dus à une perte de maîtrise ou à une collision selon la cause principale de l'accident, Ø 2018-2022



Répartition des usager-ères antagonistes impliqués dans des collisions graves subies par des cyclistes non motorisé-es selon leur moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Piéton·nes

En 2022, 537 piéton·nes (personnes se déplaçant à pied ou sur un engin assimilé à un véhicule [EAV], tel qu'une trottinette) ont été grièvement ou mortellement blessé·es, soit 30 % de moins qu'en 2012. Durant cette décennie, le nombre de piéton·nes victimes de dommages corporels graves a diminué dans toutes les tranches d'âge, mais un peu plus fortement parmi les plus jeunes. En 2021 et 2022, il a cependant connu une légère hausse.

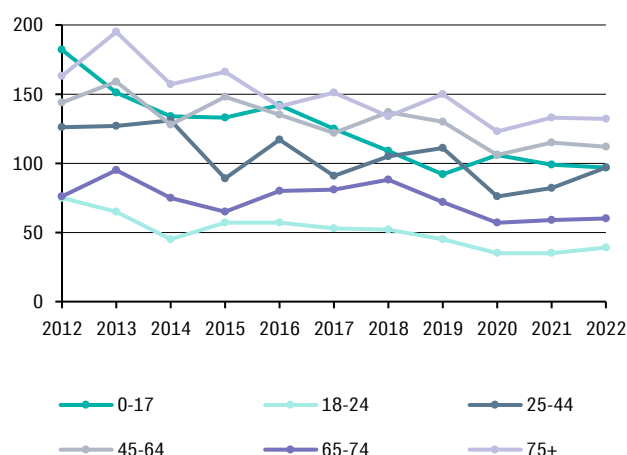
Les piéton·nes de 75 ans et plus subissent le plus grand nombre absolu d'accidents graves. Environ une personne grièvement blessée sur cinq et une personne tuée sur deux appartient à cette classe d'âge. Les 75 ans et plus sont aussi proportionnellement les plus touché·es par des accidents graves. La létalité est également de loin la plus élevée dans cette tranche d'âge: quelque 8 % des piéton·nes de 75 ans et plus qui ont un accident meurent des suites de leurs blessures. Le risque de subir un accident grave et la létalité sont également plus élevés pour les piéton·nes de 65 à 74 ans que pour les classes d'âge plus jeunes. Le nombre d'accidents graves par kilomètre parcouru est faible dans les classes d'âge intermédiaires. Il est un peu plus élevé chez les enfants et nettement plus élevé chez les 80 ans et plus.

La responsabilité principale des graves collisions frappant des piéton·nes est imputée à l'usager·ère antagoniste (p. ex. automobiliste) dans trois quarts des cas, mais «seulement» dans un peu plus de la moitié des cas lorsque le ou la piéton·ne touché·e a moins de 15 ans. Plus les piéton·nes victimes de dommages corporels graves sont âgé·es, plus la proportion de cas dans lesquels la responsabilité principale de l'accident est attribuée à l'usager·ère antagoniste croît.

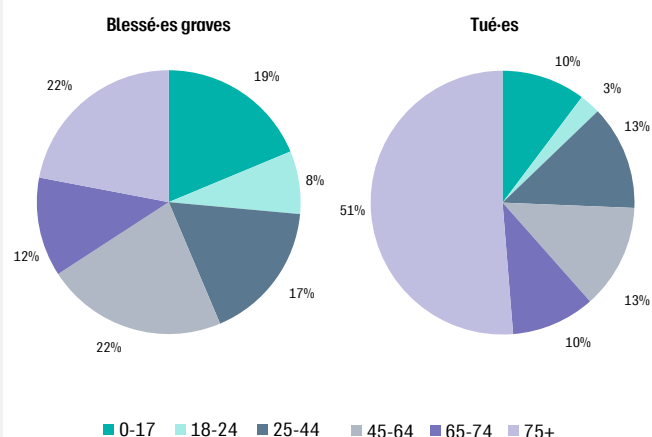
Parmi les piéton·nes, les femmes (54 %) sont un peu plus souvent grièvement ou mortellement blessées que les hommes (46 %), contrairement à ce qui est le cas dans les autres groupes d'usager·ères de la route. Un peu plus de la moitié des accidents graves se produisent en dehors d'un passage piétons. Deux tiers surviennent de jour, le plus souvent en semaine.

91 % des piéton·nes victimes de dommages corporels graves se déplacent à pied au moment de l'accident, 9 % au moyen d'un EAV. La proportion de piéton·nes subissant un accident grave lors de l'utilisation d'un EAV est plus élevée parmi les moins de 15 ans, chez qui elle atteint un tiers.

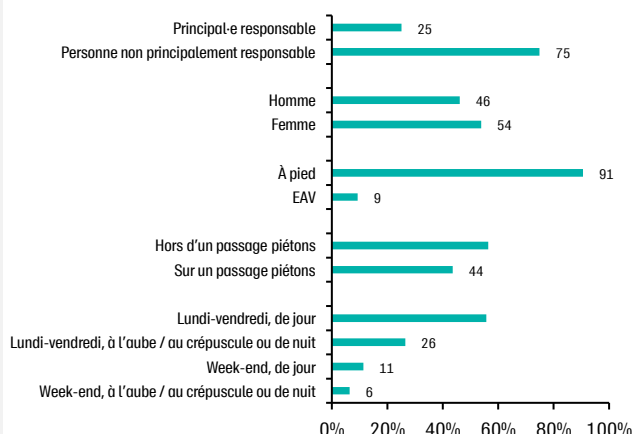
Évolution du nombre de piéton·nes victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



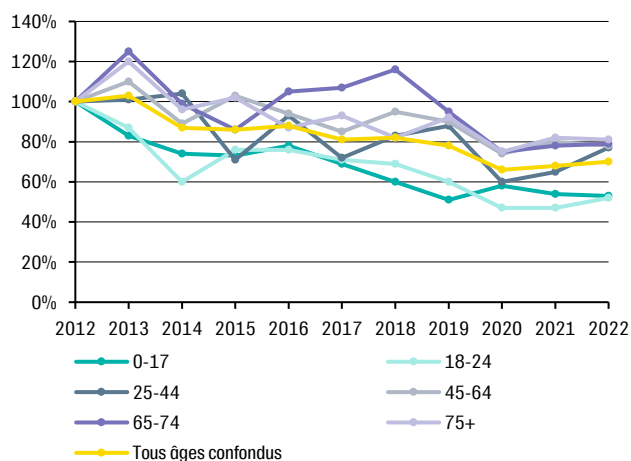
Répartition des piéton·nes victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des piéton·nes victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



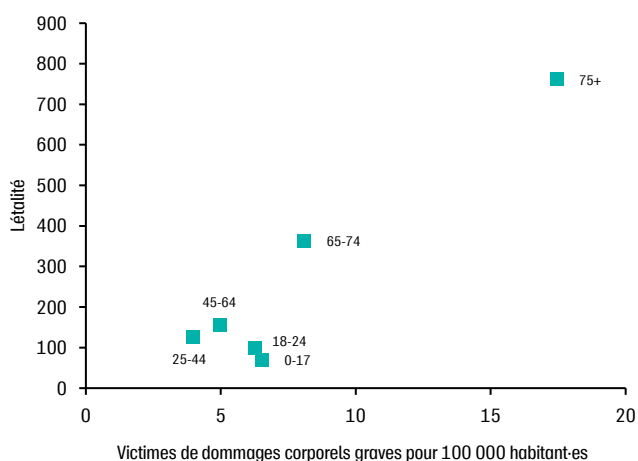
Évolution indexée du nombre de piéton-nes victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2012-2022



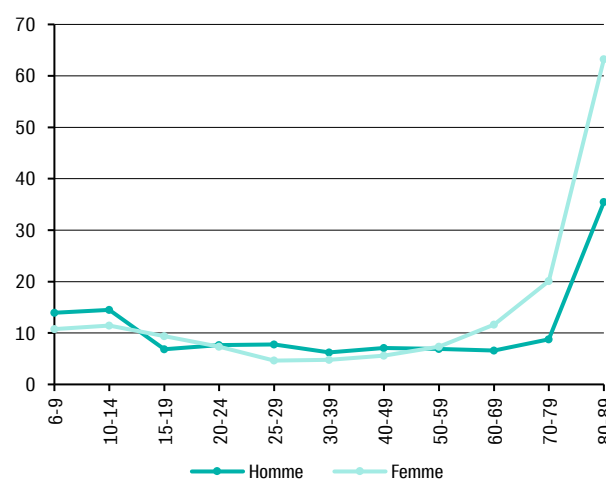
Piéton-nes victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge

Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
0-17	91	97	6	4	71
18-24	38	40	1	1	98
25-44	91	89	6	5	126
45-64	104	115	8	5	155
65-74	57	63	3	4	364
75+	116	114	16	20	762
Total	497	518	40	40	218

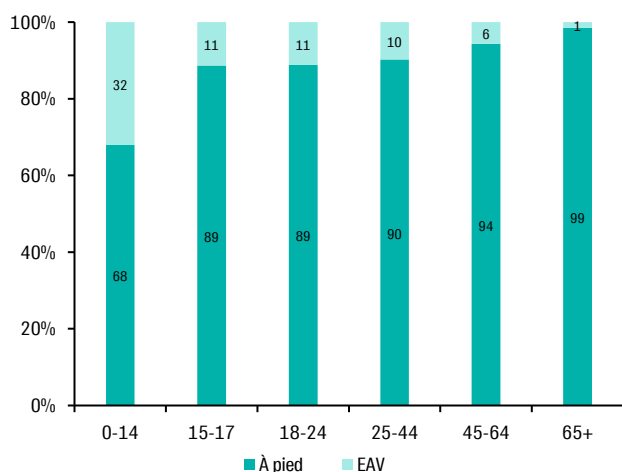
Piéton-nes victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon l'âge



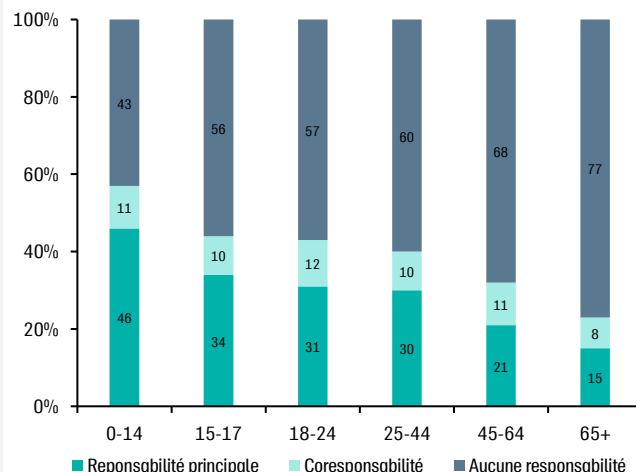
Piéton-nes victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres selon le sexe et l'âge, 2021



Répartition, pour différentes classes d'âge, des piéton-nes victimes d'accidents graves selon leur moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition, pour différentes classes d'âge, des piéton-nes victimes d'accidents graves selon leur responsabilité dans ces derniers, Ø 2018-2022



Trottinette électrique

On dispose de données à l'échelle suisse relatives aux accidents de trottinette électrique pour les années 2019 à 2022. Les données pour 2019 ayant été enregistrées a posteriori, elles ne sont cependant pas entièrement comparables avec celles des autres années.

Entre 2019 et 2022, 272 personnes circulant à trottinette électrique ont été grièvement blessées et 5 ont été tuées. En 2022, 117 ont subi des dommages corporels graves, soit nettement plus que les années précédentes. La majorité des accidents graves frappent les 25-44 ans et les 45-64 ans. Ces deux classes d'âge forment environ 80 % des victimes de dommages corporels graves.

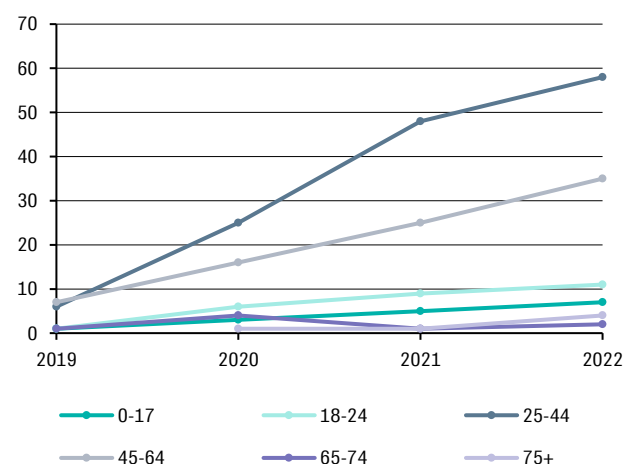
Les 25-44 ans subissent aussi proportionnellement le plus grand nombre d'accidents graves. Compte tenu de la part qu'elles représentent dans la population, les personnes de 65 ans et plus en subissent le moins. C'est cependant pour les 65-74 ans que les accidents de trottinette électrique ont les conséquences les plus lourdes: la létalité est nettement plus élevée dans cette tranche d'âge que dans les autres. On gardera toutefois en mémoire que les calculs relatifs à la létalité se fondent sur un faible nombre d'accidents mortels.

Environ trois quarts des personnes qui se blessent dans un grave accident de trottinette électrique sont des hommes. Les accidents se produisent deux fois sur trois sur des lignes droites et une fois sur cinq à des intersections. Ils se répartissent à parts égales entre le jour et la nuit. Environ un tiers ont lieu durant le week-end.

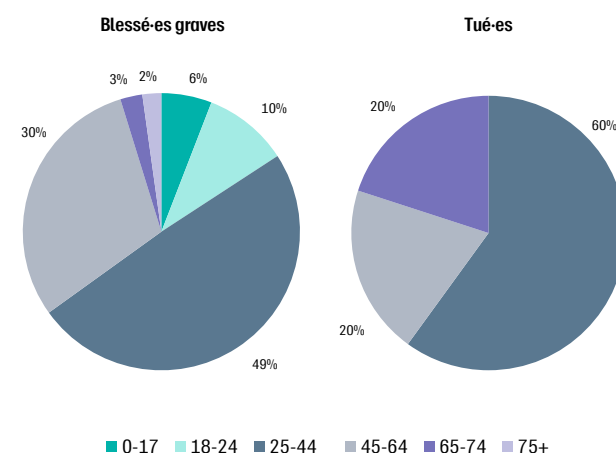
Trois quarts des accidents de trottinette électrique consistent dans des pertes de maîtrise. Celles-ci sont dues principalement à l'alcool: presque quatre pertes de maîtrise sur dix sont imputables à ce facteur. La deuxième cause la plus fréquente est l'inattention / la distraction (20 %). Environ un accident sur cinq est une collision. Presque la moitié des collisions résultent d'un refus de priorité. Les usager-ères antagonistes sont pour 40 % des automobilistes et pour 17 % des piéton-nes. Les collisions avec des cyclistes non motorisé-es sont à peu près aussi fréquentes que les collisions avec des piéton-nes.

Les conducteur-rices de trottinettes électriques responsables de collisions forment la majorité des personnes blessées dans ces accidents. Entre 2019 et 2022, un peu plus de 60 piéton-nes ont cependant aussi subi des blessures au moins légères.

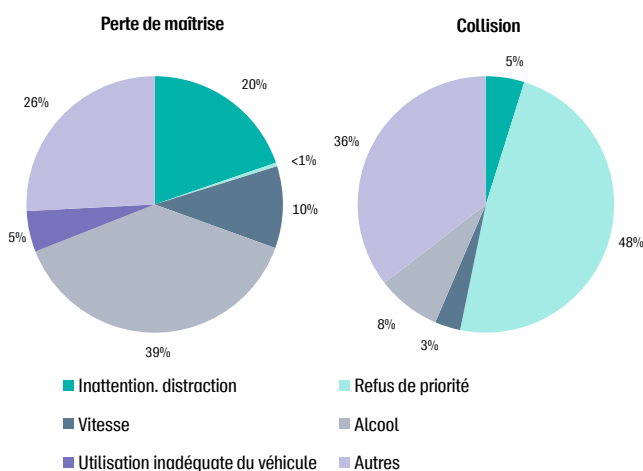
Évolution du nombre d'utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2019-2022



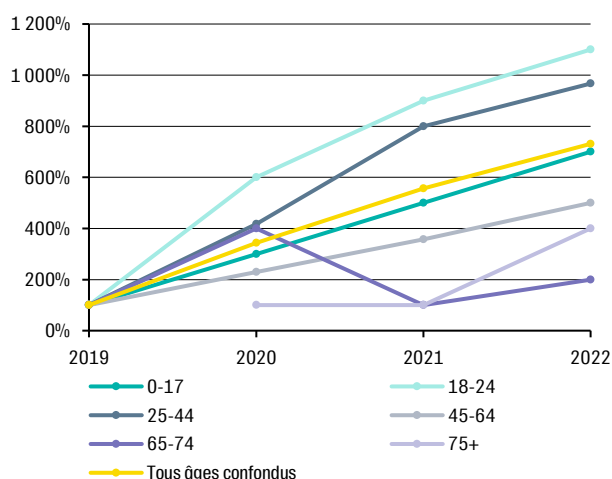
Répartition des utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon l'âge, Ø 2019-2022



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, 2019-2022



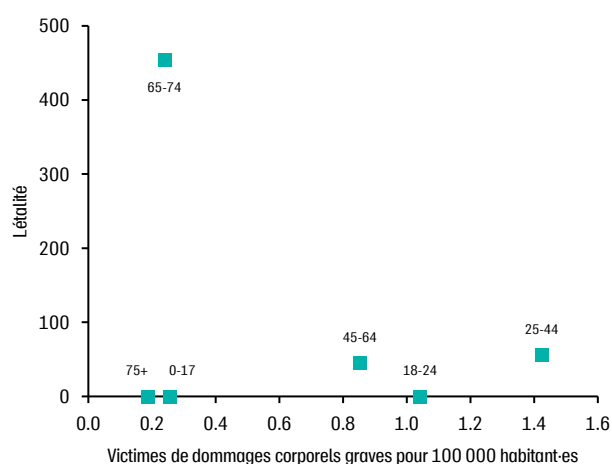
Évolution indexée du nombre d'utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon l'âge, 2019-2022



Utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2019-2022) et létalité (Ø 2019-2022) selon l'âge

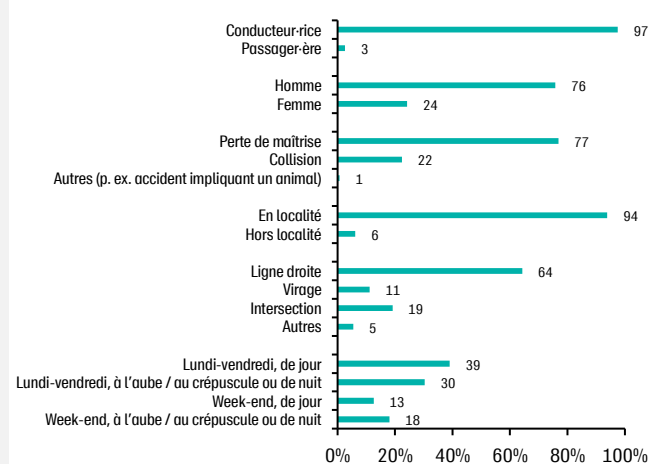
Âge	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2019-2022
	2022	Ø 2019-2022	2022	Ø 2019-2022	
0-17	7	4	0	0	0
18-24	11	7	0	0	0
25-44	57	34	1	1	56
45-64	34	21	1	0	45
65-74	1	2	1	0	455
75+	4	2	0	0	0
Total	114	68	3	1	45

Utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves pour 100 000 habitant-es (Ø 2019-2022) et létalité (Ø 2019-2022) selon l'âge

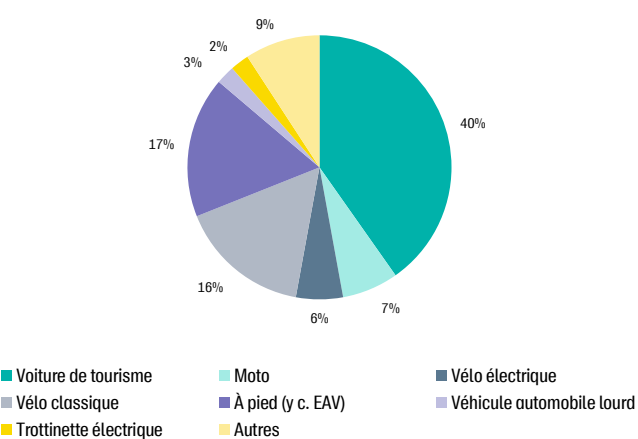


Source: OFROU: SVU; OFS: STATPOP

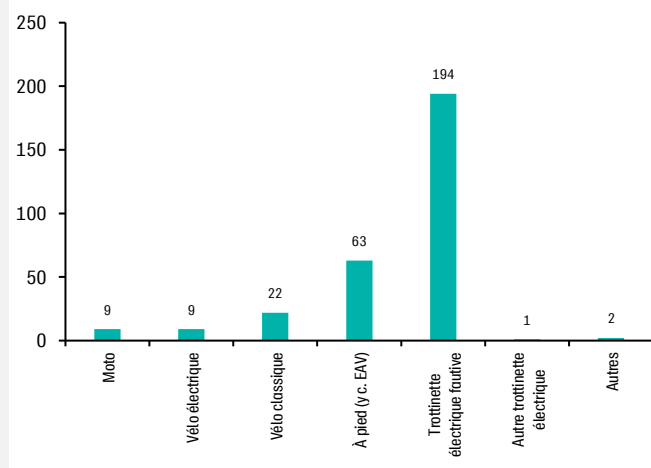
Répartition des utilisateur-rices de trottinettes électriques victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2019-2022



Répartition des usager-ères antagonistes impliqués dans des collisions graves subies par des utilisateur-rices de trottinettes électriques selon leur moyen de locomotion, Ø 2019-2022



Victimes de dommages corporels (y c. légers) subis dans des collisions provoquées par des conducteur-rices de trottinettes électriques selon le moyen de locomotion, Σ 2019-2022



Véhicules automobiles lourds

En 2022, 140 personnes ont été grièvement blessées et 32 sont décédées dans des accidents impliquant des véhicules automobiles lourds. Cela correspond à une baisse de plus de 40 % du nombre de victimes de dommages corporels graves par rapport à 2012. L'évolution de l'accidentalité pour la période 2012-2022 reste marquée par le grave accident d'autocar survenu en 2012 à Sierre.

La majorité (78 %) des personnes grièvement ou mortellement blessées dans des accidents impliquant des véhicules automobiles lourds sont les usager-ères antagonistes. Parmi ces dernier-ères, ce sont les personnes non motorisées qui paient le plus lourd tribut: presque 8 % des blessé-es meurent. Le taux de blessé-es qui décèdent est d'environ 3 % parmi les usager-ères antagonistes motorisé-es et d'environ 2 % parmi les occupant-es des véhicules automobiles lourds.

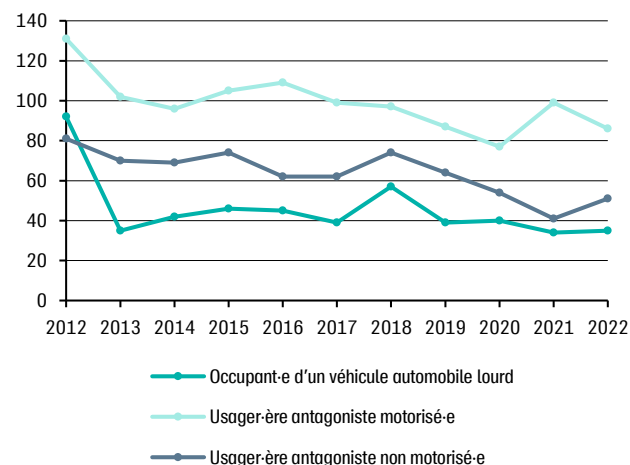
Six victimes de dommages corporels graves sur dix sont des hommes. Un peu plus de la moitié des graves accidents impliquant des véhicules automobiles lourds surviennent en localité, et 18 %, soit une proportion relativement faible, sur l'autoroute. Les véhicules automobiles lourds les plus souvent impliqués dans des accidents graves consistent dans des bus (41 %) et des camions (37 %). La grande majorité des accidents surviennent en semaine, surtout de jour.

Chaque année, 51 occupant-es de voitures de tourisme sont grièvement ou mortellement blessé-es dans des collisions avec des véhicules automobiles lourds. Celles-ci sont majoritairement provoquées par les automobilistes. La responsabilité des collisions impliquant des véhicules automobiles lourds et dans lesquelles des piéton-nes ou des cyclistes non motorisé-es (au nombre respectivement de 33 et de 23, en moyenne annuelle) sont grièvement ou mortellement blessé-es est imputée le plus souvent aux conducteur-rices des véhicules automobiles lourds.

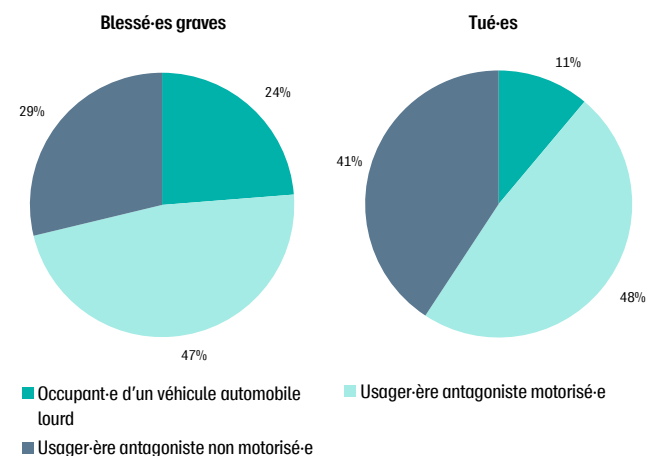
Les graves accidents provoqués par des conducteur-rices de véhicules automobiles lourds sont dus principalement à une vitesse inadaptée (17 %), à une utilisation inadéquate du véhicule (10 %) ou à l'inattention / la distraction (7 %) lorsqu'il s'agit de pertes de maîtrise, et à un refus de priorité (36 %) ou à l'inattention / la distraction (22 %) lorsqu'ils consistent dans des collisions. La vitesse ne joue presque aucun rôle dans ces dernières.

La proportion des accidents graves dont la responsabilité principale est attribuée aux conducteur-rices des véhicules automobiles lourds varie selon le lieu de l'accident. Elle est d'un sur deux en localité, d'un sur quatre hors localité et d'un sur trois sur l'autoroute.

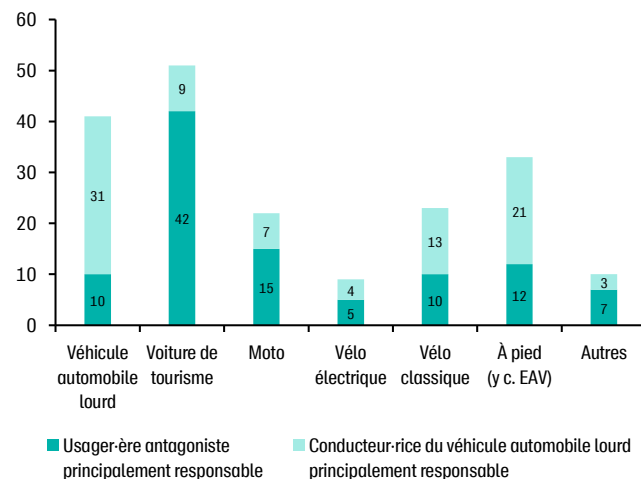
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager-ère de la route touché, 2012-2022



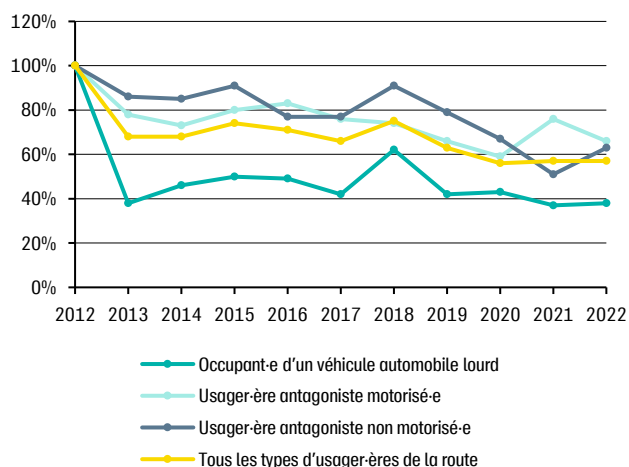
Répartition des victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager-ère de la route touché, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le moyen de locomotion et la personne principalement responsable, Ø 2018-2022



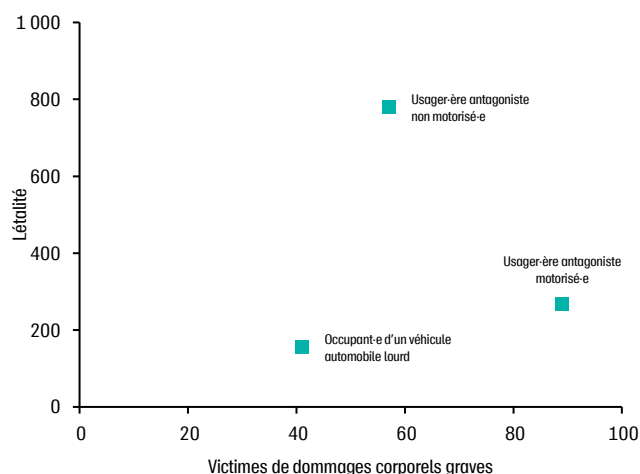
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager-ère de la route touché, 2012-2022



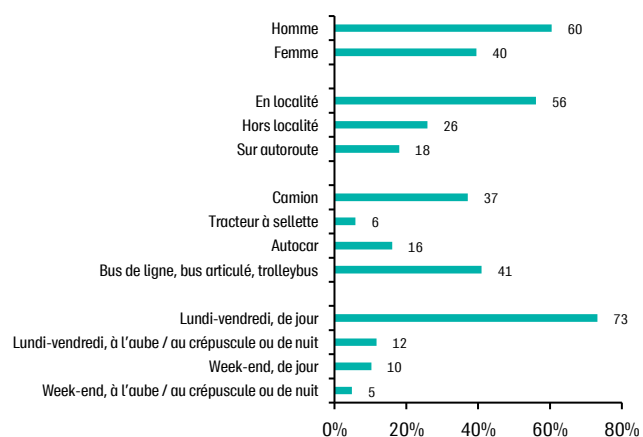
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd selon le type d'usager-ère de la route touché

Usager-ère touché-e	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Occupant-e d'un véhicule automobile lourd	31	38	4	3	157
Usager-ère antagoniste motorisé-e	68	76	18	13	267
Usager-ère antagoniste non motorisé-e	41	46	10	11	781
Total	140	160	32	27	309

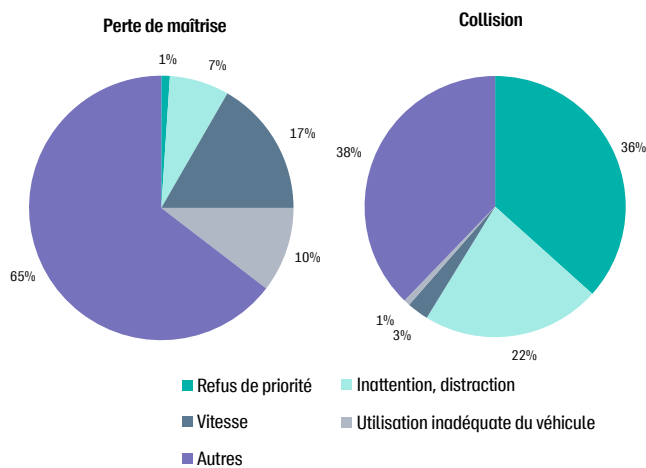
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) dans les accidents impliquant un véhicule automobile lourd, selon le type d'usager-ère de la route touché



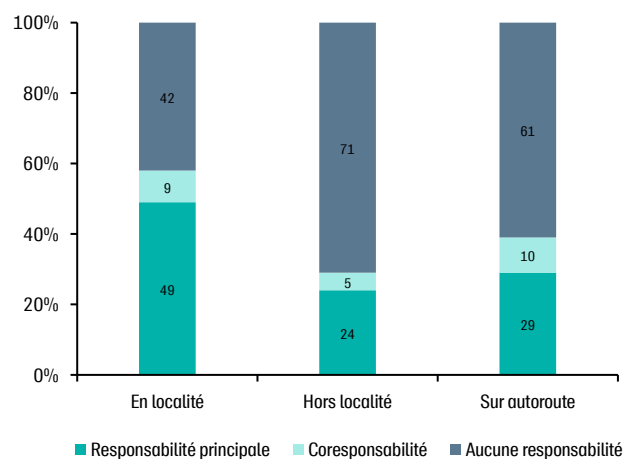
Répartition des occupant-es de véhicules automobiles lourds victimes de dommages corporels graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Répartition des pertes de maîtrise graves et des collisions graves provoquées par des conducteur-rices de véhicules automobiles lourds selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Répartition, pour différents lieux, des conducteur-rices de véhicules automobiles lourds impliqués dans des collisions graves selon leur responsabilité dans ces dernières, Ø 2018-2022



Enfants

Durant la dernière décennie, le nombre d'enfants de 0 à 14 ans victimes de dommages corporels graves a diminué de moitié. Cette baisse découle principalement du recul du nombre d'accidents graves frappant des enfants se déplaçant à pied ou à vélo.

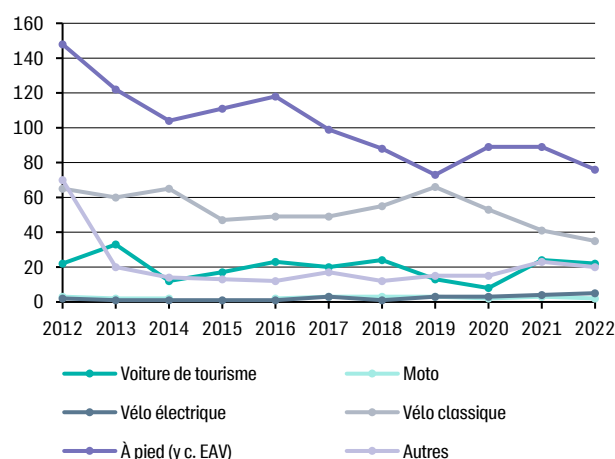
Ces cinq dernières années, en moyenne 6 enfants ont perdu la vie sur les routes suisses et 168 autres ont été grièvement blessés.

Le nombre d'enfants victimes de dommages corporels graves croît fortement avec l'âge. On observe aussi que les moyens de locomotion impliqués varient en fonction de l'âge. Si les jeunes enfants subissent des accidents graves surtout à pied ou dans des voitures de tourisme, les enfants plus âgés ont souvent des accidents à vélo. À 14 ans, c'est à cyclomoteur qu'ils subissent le plus d'accidents graves.

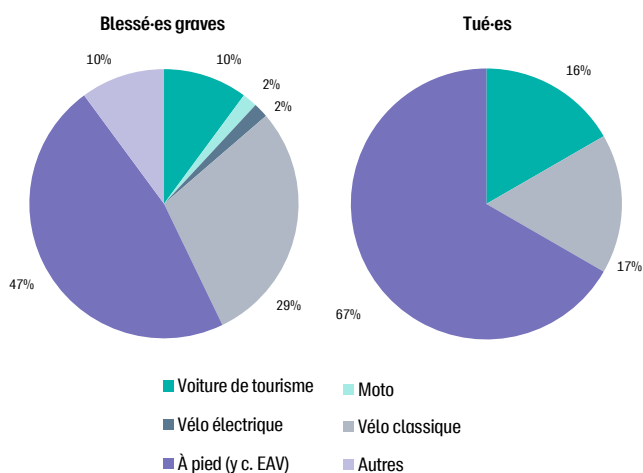
Au cours des cinq dernières années, les enfants qui étaient passagers au moment de l'accident se trouvaient dans la majorité des cas dans une voiture de tourisme. Dans environ 10 % des cas, ils étaient transportés sur un vélo ou un cyclomoteur et, dans 8 % des cas, ils étaient passagers d'une moto. Quant à ceux qui se déplaçaient activement au moment de l'accident, ils étaient à pied dans près de deux cinquièmes des cas, au guidon d'un vélo classique dans environ un tiers des cas ou sur un engin assimilé à un véhicule, telle une trottinette, dans près d'un cinquième des cas.

Au fur et à mesure que les enfants grandissent, les différences entre les filles et les garçons en termes d'accidentalité s'accroissent. Les garçons subissent de plus en plus d'accidents graves par rapport aux filles. Parmi les enfants de 0 à 4 ans victimes de tels accidents, le nombre de garçons dépasse de 35 % celui des filles. Chez les 5-9 ans, les garçons sont environ 1,5 fois plus nombreux et, chez les 10-14 ans, environ deux fois plus nombreux à être grièvement ou mortellement blessés. Quelle que soit la tranche d'âge, les garçons sont plus souvent impliqués dans des accidents graves lors de déplacements à pied que les filles. Chez les 10-14 ans, ils sont nettement plus nombreux que ces dernières à avoir des accidents à vélo ou à cyclomoteur.

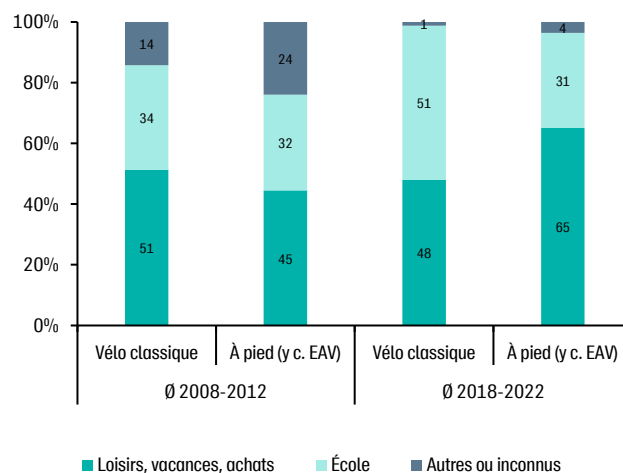
Évolution du nombre d'enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



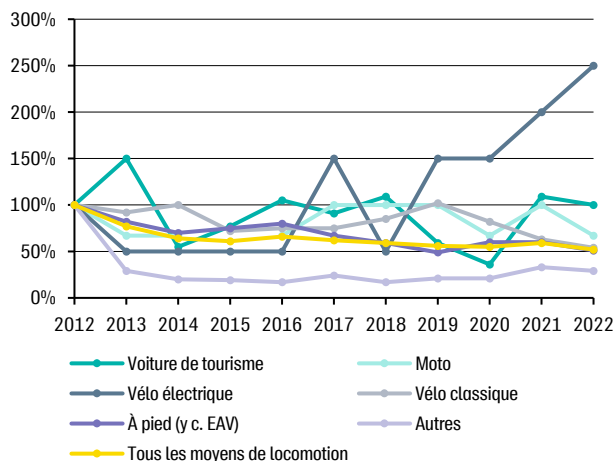
Répartition des enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



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 2008-2012 et Ø 2018-2022



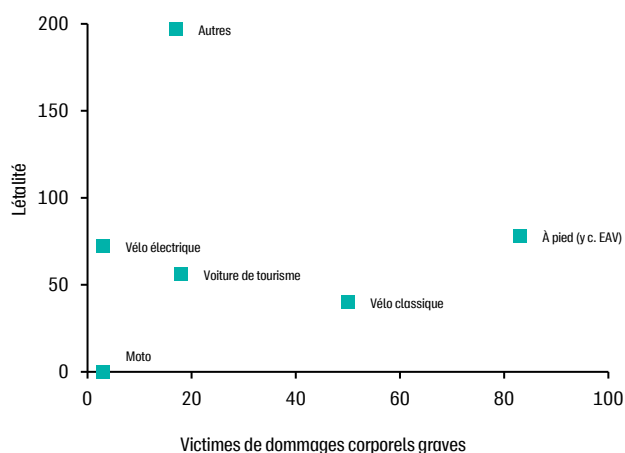
Évolution indexée du nombre d'enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



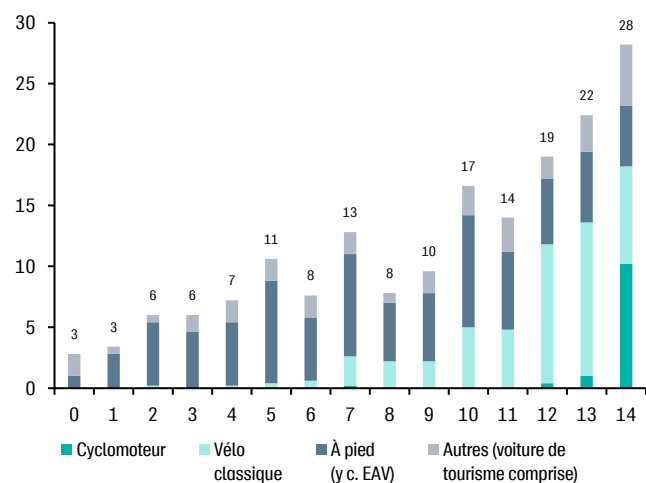
Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	20	17	2	1	56
Moto	2	3	0	0	0
Vélo électrique	4	3	1	0	72
Vélo classique	35	49	0	1	40
À pied (y c. EAV)	71	79	5	4	78
Autres	20	17	0	0	197
Total	152	168	8	6	74

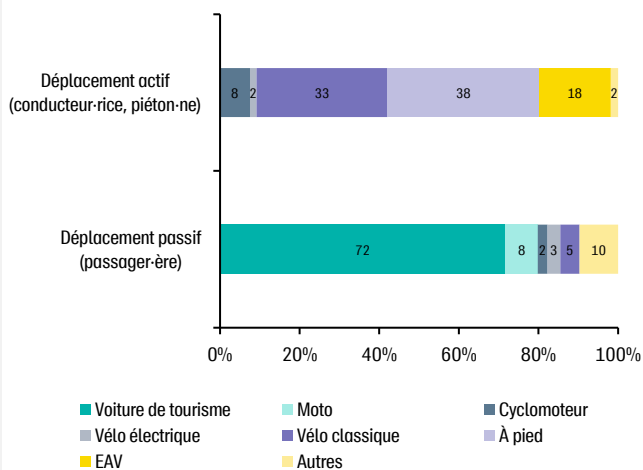
Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves (Ø 2017-2021) et létalité (Ø 2011-2021) selon le moyen de locomotion



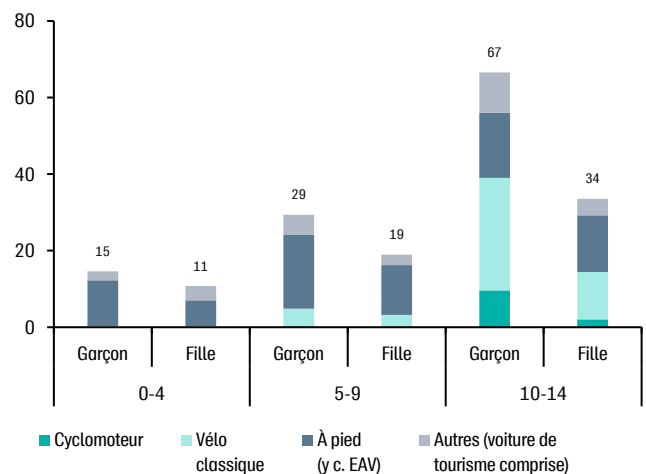
Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion et l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des enfants (0-14 ans) ayant subi des dommages corporels graves corporels lors d'un déplacement respectivement actif et passif selon le moyen de locomotion (Ø 2018-2022)



Enfants (0-14 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, l'âge et le sexe, Ø 2018-2022



Jeunes adultes

En l'espace d'une décennie, le nombre de jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves a reculé de 27 %. Il a cependant évolué différemment selon le moyen de locomotion. Ainsi, il a nettement diminué parmi les occupant-es de voitures de tourisme et les piéton-nes, mais augmenté parmi les personnes roulant à moto ou à vélo électrique. À noter que les accidents graves de vélo électrique sont plutôt rares dans cette tranche d'âge.

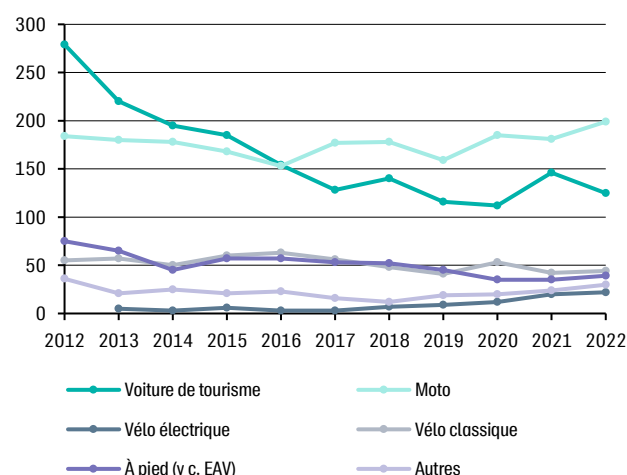
C'est principalement à moto et en voiture que les jeunes adultes sont victimes de dommages corporels graves. Les accidents de moto se caractérisent à la fois par une fréquence et par une létalité particulièrement élevées par rapport aux accidents survenant avec les autres moyens de locomotion.

Les automobilistes impliqué-es dans une collision grave avec un-e autre usager-ère de la route sont plus souvent seul-es responsables de l'accident lorsqu'elles ou ils ont entre 18 et 24 ans que lorsqu'elles ou ils ont entre 25 et 64 ans (69 % contre 44 %). Il en va de même pour les motocyclistes, mais l'écart entre les deux taux est moins grand.

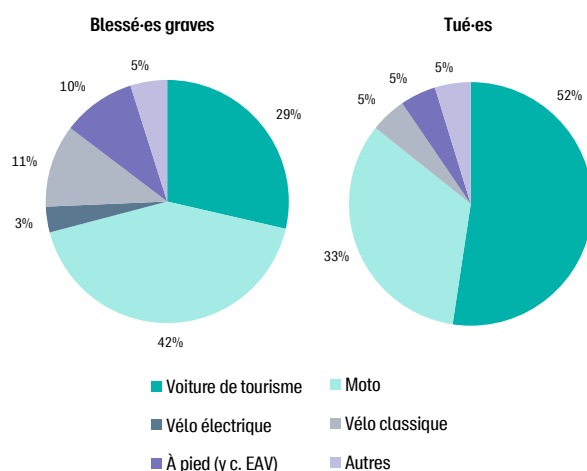
L'inattention / la distraction et une vitesse inadaptée sont des causes d'accident nettement plus fréquentes chez les jeunes adultes que chez les 25-64 ans. En revanche, la différence entre ces tranches d'âge est faible en ce qui concerne l'alcool et le refus de priorité.

La répartition des jeunes adultes victimes de dommages corporels graves selon leur moyen de locomotion varie selon qu'elles ou ils se déplaçaient passivement ou activement. Dans le premier cas, quatre cinquièmes des personnes étaient passagères d'une voiture de tourisme, 12 % d'une moto et 7 % d'un autre véhicule, tel qu'un bus. Dans le deuxième cas, 46 % conduisaient une moto, 22 % étaient au volant d'une voiture de tourisme, 12 % étaient à vélo et 11 % à pied.

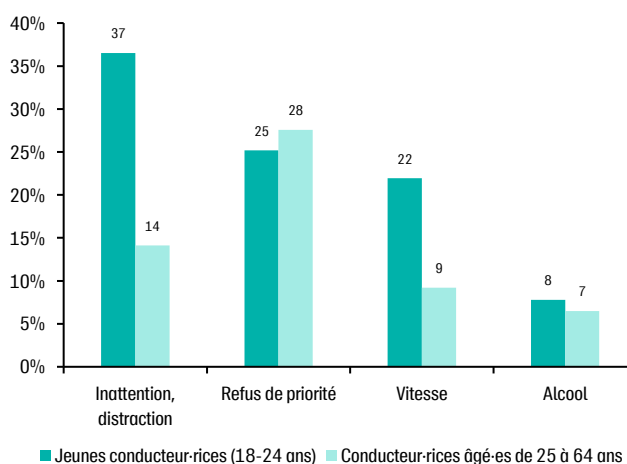
Évolution du nombre de jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



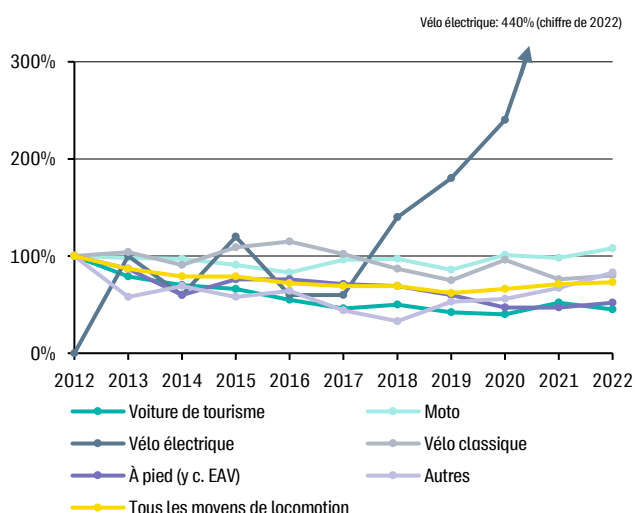
Répartition des jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Proportion des accidents dans lesquels des conducteur-rices de voitures de tourisme âgé-es respectivement de 18 à 24 ans et de 25 à 64 ans sont grièvement blessé-es ou tué-es qui sont dus à chacune des principales causes d'accident, Ø 2018-2022



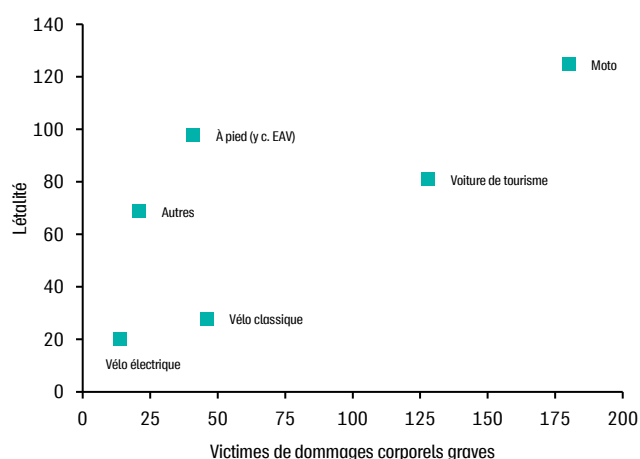
Évolution indexée du nombre de jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



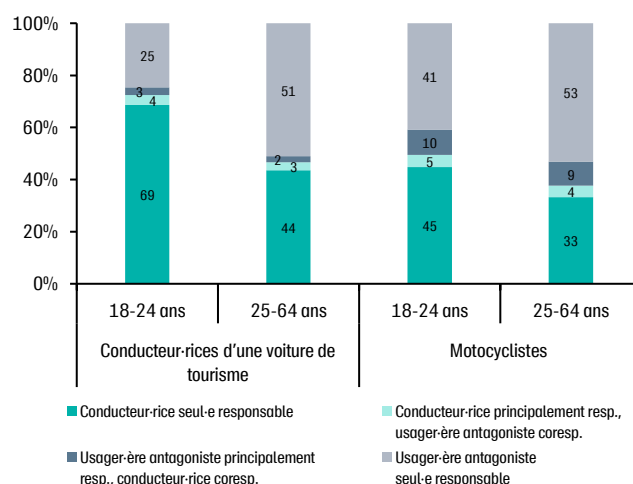
Jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	106	117	19	11	81
Moto	191	173	8	7	125
Vélo électrique	22	14	0	0	20
Vélo classique	43	45	1	1	28
À pied (y c. EAV)	38	40	1	1	98
Autres	29	20	1	1	69
Total	429	409	30	21	85

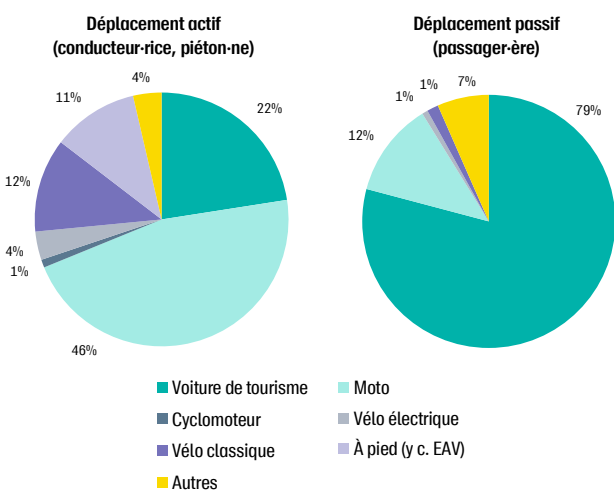
Jeunes adultes (18-24 ans) victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion



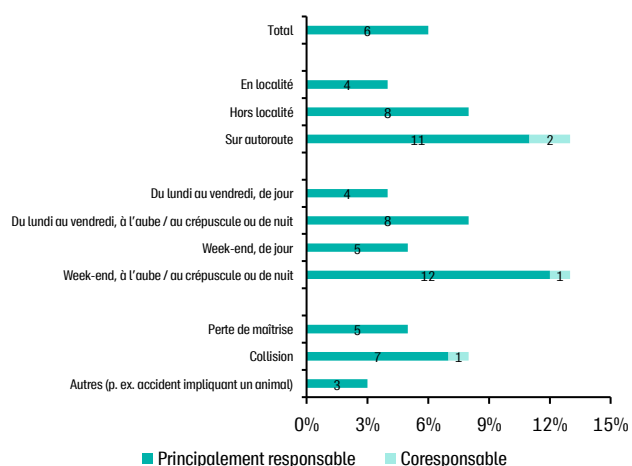
Répartition, pour deux moyens de locomotion et au sein de deux classes d'âge, des conducteur-rices ayant subi des dommages corporels graves dans des collisions selon la responsabilité de chaque partie, Ø 2018-2022



Répartition des jeunes adultes (18-24 ans) ayant subi des dommages corporels graves corporels lors d'un déplacement respectivement actif et passif selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Proportion de jeunes conducteur-rices de voitures de tourisme (18-24 ans) principalement responsables ou coresponsables d'accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Seniors

Durant la dernière décennie, le nombre d'accidents graves subis par les seniors (65 ans et plus) a progressé de 30 %. Cette hausse découle principalement de l'augmentation du nombre de seniors grièvement ou mortellement blessé-es dans des accidents de vélo électrique, de moto ou de voiture de tourisme. Durant cette même période, on enregistre en revanche une diminution du nombre de seniors ayant subi des dommages corporels graves à pied ou à vélo.

Ces cinq dernières années, en moyenne 820 seniors ont été grièvement blessé-es et 88 autres ont perdu la vie sur les routes suisses.

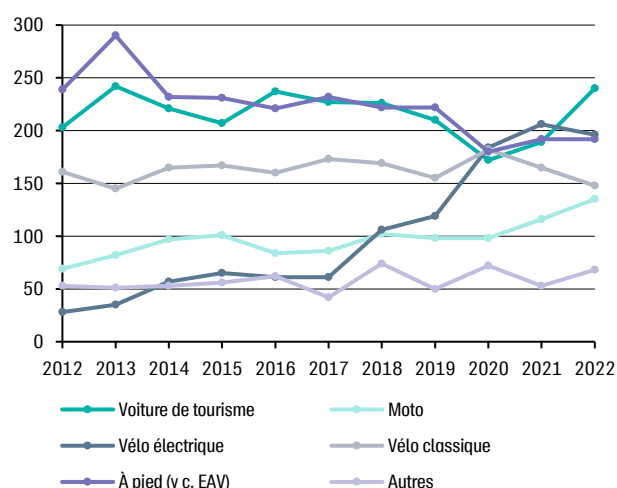
Les automobilistes impliqué-es dans une collision grave avec un-e autre usager-ère de la route sont nettement plus souvent seul-es responsables de l'accident lorsqu'elles ou ils ont 65 ans ou plus que lorsqu'elles ou ils ont entre 25 et 64 ans (66 % contre 44 %).

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 l'alcool.

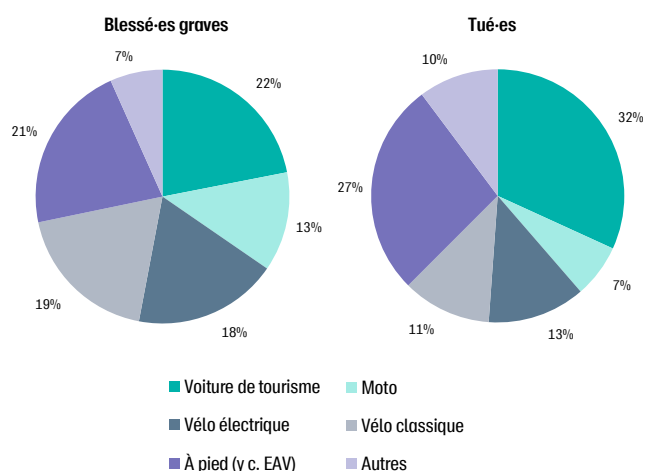
Les personnes de 65 ans et plus conduisant des voitures de tourisme sont les principales responsables de 9 % de l'ensemble des accidents graves, de 12 % de ceux qui surviennent sur l'autoroute et de 13 % des collisions.

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. Les hommes sont nettement plus nombreux à subir des accidents à moto ou à vélo. En revanche, les femmes de cette tranche d'âge sont nettement plus nombreuses à être impliquées dans des accidents à pied. Chez les personnes de 75 à 84 ans grièvement blessées ou tuées, le nombre d'hommes dépasse encore de 34 % celui des femmes. Chez les 85 ans et plus, le nombre d'hommes et celui de femmes victimes d'accidents graves sont proches.

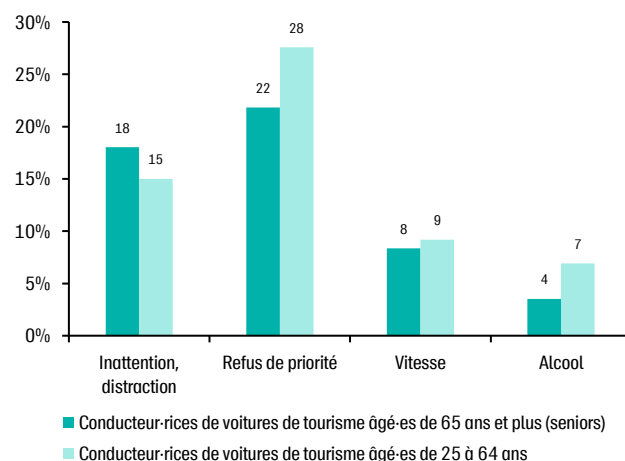
Évolution du nombre de seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



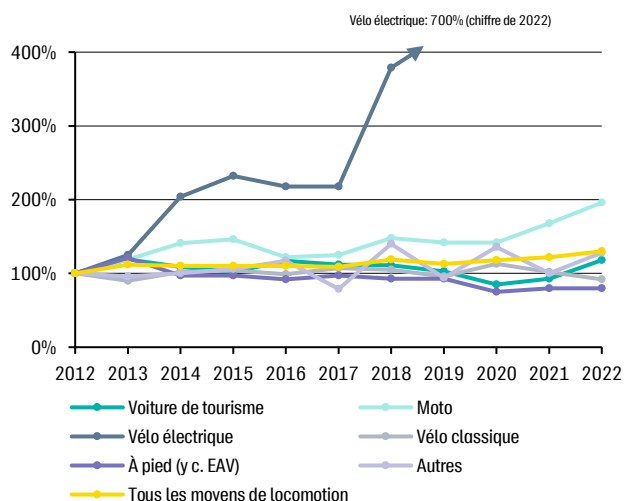
Répartition des seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



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 qui sont dus à chacune des principales causes d'accident, Ø 2018-2022



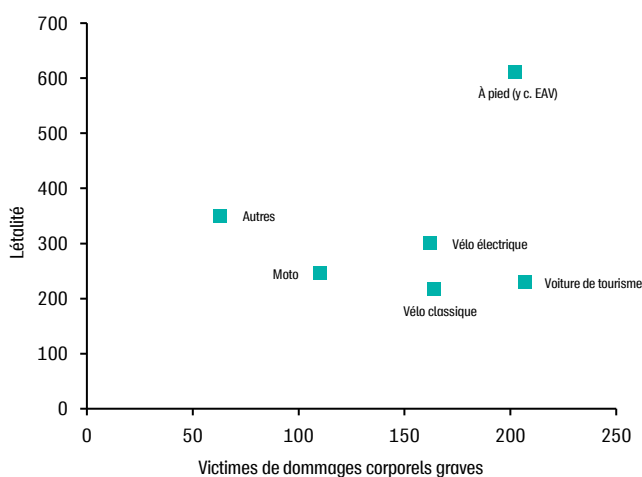
Évolution indexée du nombre de seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, 2012-2022



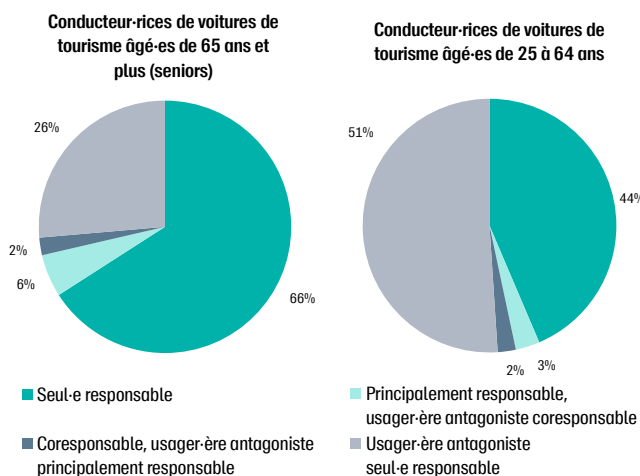
Seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	209	180	31	28	230
Moto	130	104	5	6	246
Vélo électrique	180	151	16	11	301
Vélo classique	140	154	8	10	217
À pied (y c. EAV)	173	177	19	24	612
Autres	56	55	12	9	351
Total	888	820	91	88	312

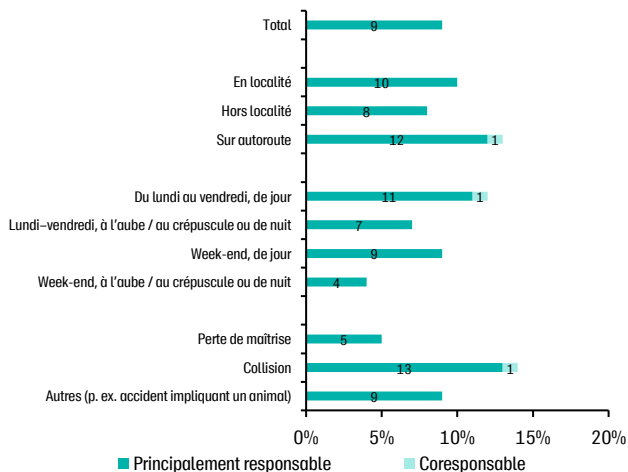
Seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) selon le moyen de locomotion



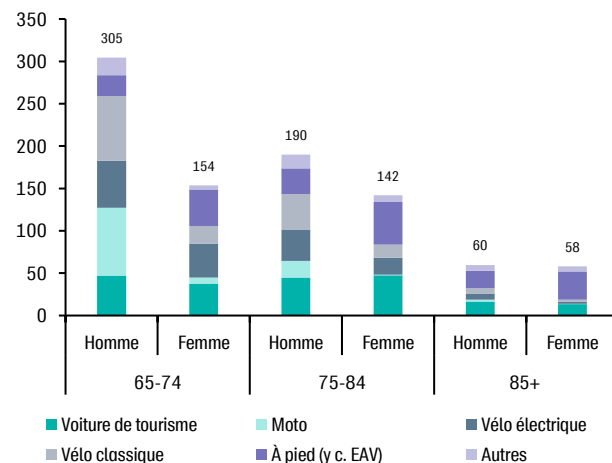
Répartition des conducteur-rices de voitures de tourisme âgé-es respectivement de 65 ans et plus (seniors) et de 25 à 64 ans qui ont subi des dommages corporels graves dans des collisions selon la responsabilité de chaque partie, Ø 2018-2022



Proportion de conducteur-rices de voitures de tourisme âgé-es de 65 ans et plus (seniors) principalement responsables ou coresponsables d'accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Seniors (65 ans et +) victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, l'âge et le sexe, Ø 2018-2022



En localité

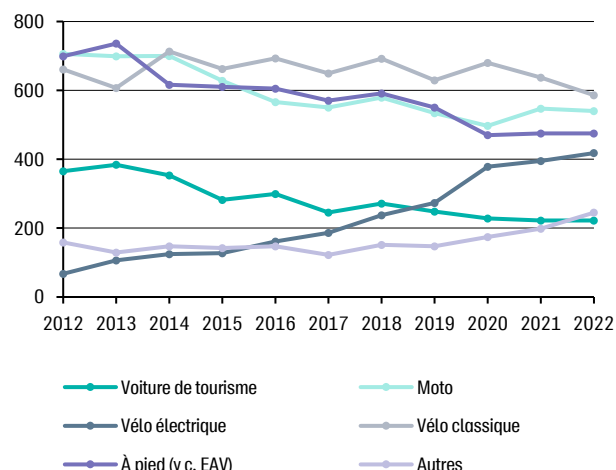
Entre 2012 et 2022, le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées en localité a diminué de 6 %. Il a cependant évolué différemment selon le moyen de locomotion considéré. Parmi les occupant-es de voitures de tourisme, les motocyclistes, les cyclistes non motorisé-es et les piéton-nes, il a reculé dans une proportion allant de 11 % à 39 %. Chez les cyclistes motorisé-es, il a par contre été multiplié par six. Il a également augmenté parmi les utilisateur-rices d'autres moyens de locomotion, ce qui s'explique principalement par la hausse du nombre d'accidents de trottinette électrique observée ces dernières années.

En moyenne annuelle, 33 piéton-nes perdent la vie en localité. Ces usager-ères forment la majorité des personnes tuées (37 %). Cela est lié notamment à leur grande vulnérabilité: le risque de décéder (léthalité) en localité est cinq fois plus élevé pour les piéton-nes que pour les occupant-es de voitures de tourisme et trois plus élevé que pour les 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.

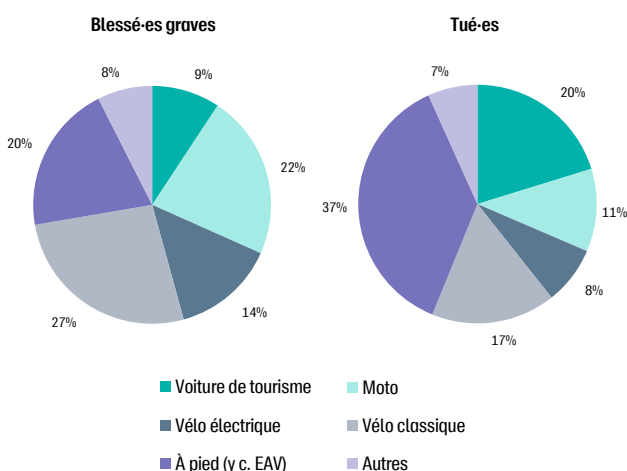
Deux tiers des personnes subissant des dommages corporels graves en localité sont de sexe masculin. Entre 18 et 64 ans, c'est à moto ou sur un vélo classique que les hommes ont le plus d'accidents. Chez les femmes, les groupes d'usagères le plus souvent touchés par de graves accidents en localité sont 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 subissent plus d'accidents de vélo classique ou de vélo électrique que les femmes de la même tranche d'âge.

56 % des accidents graves survenant en localité sont des collisions. Celles-ci se produisent le plus souvent sur des lignes droites. En deuxième position viennent les intersections. Les accidents graves ayant lieu en localité sont majoritairement dus à des refus de priorité.

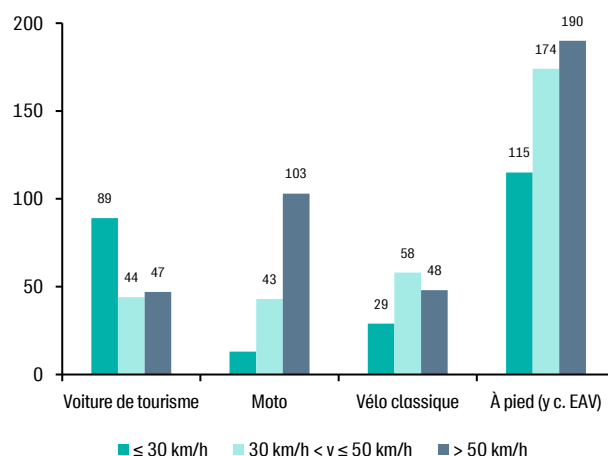
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves liés à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, 2012-2022



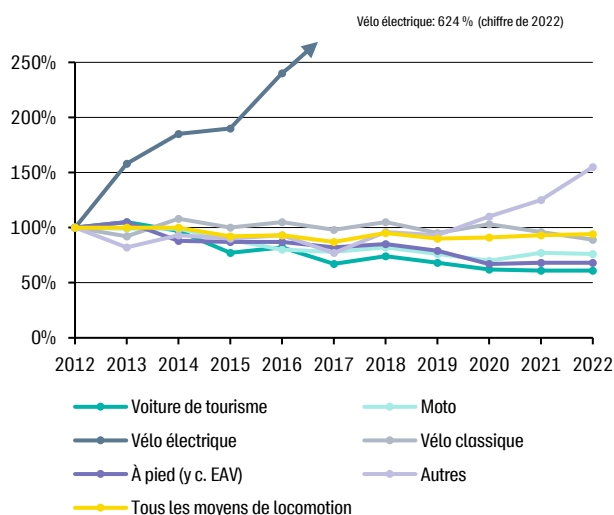
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Léthalité pour les accidents survenus en localité selon la limitation de vitesse signalée et le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



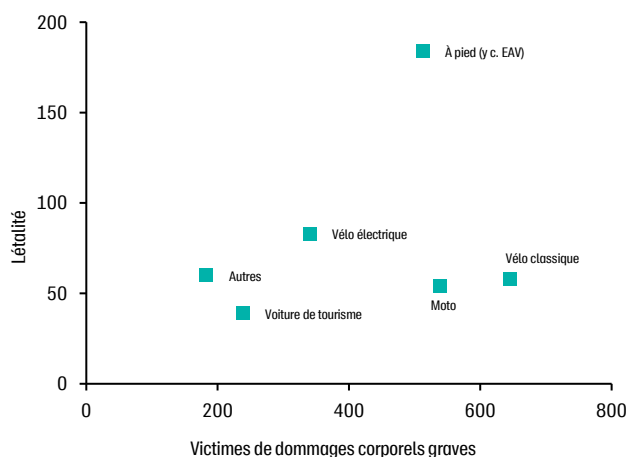
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, 2012-2022



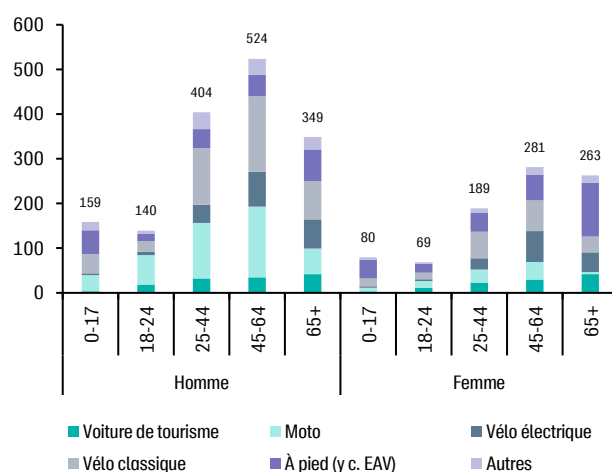
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	202	220	20	18	39
Moto	529	530	11	10	54
Vélo électrique	407	333	11	7	83
Vélo classique	577	630	9	15	58
À pied (y c. EAV)	447	479	28	33	184
Autres	237	177	8	6	60
Total	2 399	2 369	87	88	73

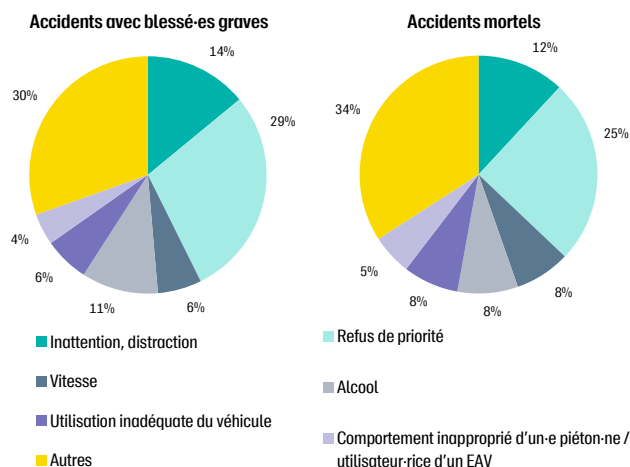
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion



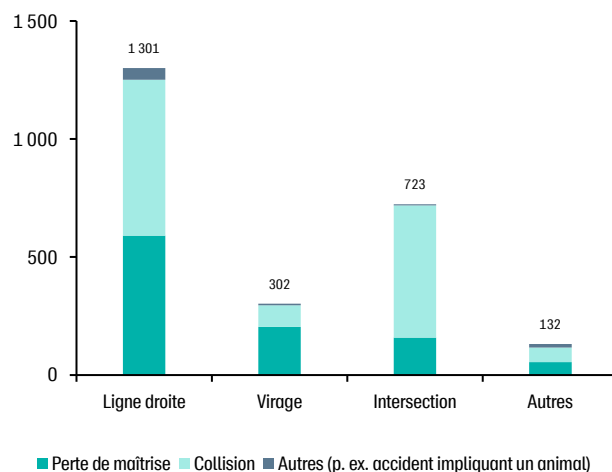
Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des accidents avec blessé-es graves et des accidents mortels survenus en localité selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus en localité selon le type d'accident et le site de l'accident, Ø 2018-2022



Hors localité

Le nombre d'accidents graves survenus hors localité est à peu près le même en 2022 que dix ans plus tôt. Alors qu'il a reculé de 19 % entre 2012 et 2019, il est ensuite reparti à la hausse pour atteindre son niveau initial. Ce n'est que parmi les occupant-es de voitures de tourisme qu'il a baissé (-20 %) par rapport à 2012. Le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées hors localité a explosé parmi les cyclistes motorisé-es. Ainsi, le nombre d'accidents graves de vélo électrique a été multiplié par plus de huit en dix ans.

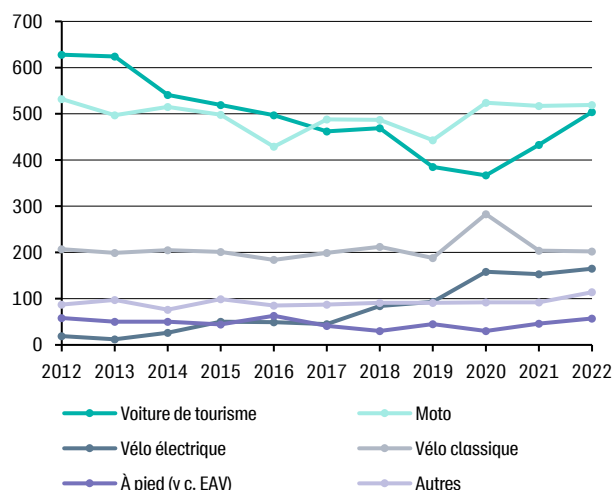
Les motocyclistes forment la majorité des personnes grièvement blessées (36 %) et les occupant-es de voitures de tourisme la majorité de celles qui sont tuées (39 %) dans des accidents se produisant hors localité.

Les piéton-nés courent de loin le plus grand risque de décéder des suites d'un accident subi hors localité. La létalité est également plus élevée chez les motocyclistes et les cyclistes motorisé-es que chez les occupant-es de voitures de tourisme et les cyclistes non motorisé-es.

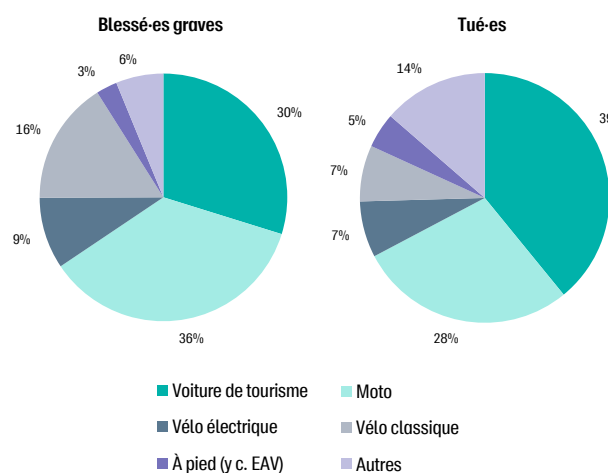
Les hommes représentent trois quarts des personnes grièvement ou mortellement blessées hors localité. Entre 18 et 64 ans, c'est à moto qu'ils subissent le plus d'accidents graves. Chez les femmes de cette tranche d'âge, ce sont les accidents de voiture qui sont le plus fréquents. Ces derniers prédominent tant chez les hommes que chez les femmes dans la tranche d'âge des 65 ans et plus. Ensemble, les accidents de vélo électrique et les accidents de vélo classique sont cependant encore plus nombreux chez les hommes de 65 ans et plus que les accidents de voiture.

La majorité des accidents survenant hors localité sont des pertes de maîtrise (54 %). Celles-ci se produisent le plus souvent dans des virages. La première cause des accidents ayant lieu hors localité est une vitesse excessive ou inadaptée. Les collisions avec un objet dont les conséquences sont les plus lourdes sont les collisions avec un arbre.

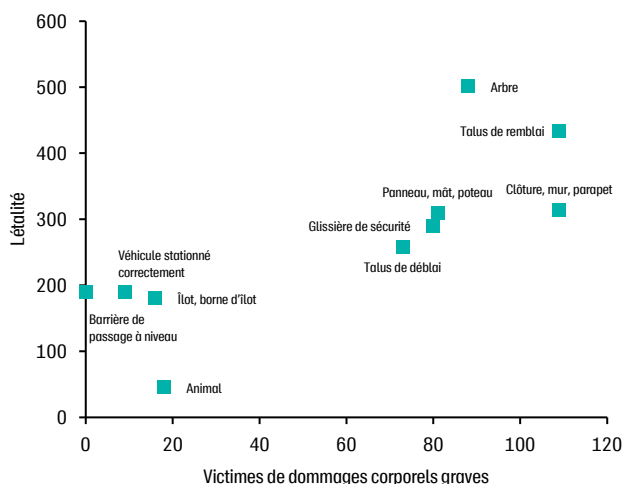
  volution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion, 2012-2022



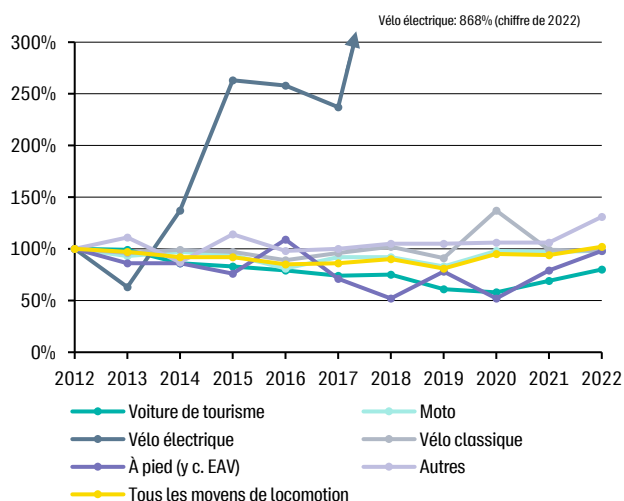
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion,    2017-2021



Victimes de dommages corporels graves (   2018-2022) et létalité (   2012-2022) pour les accidents survenus hors localité selon l'objet percuté



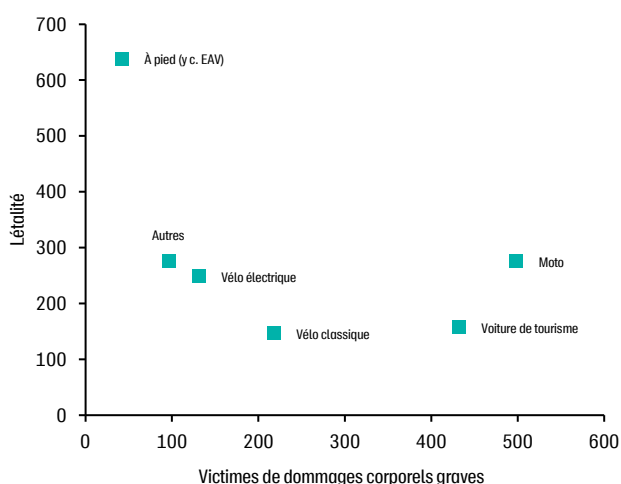
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion, 2012-2022



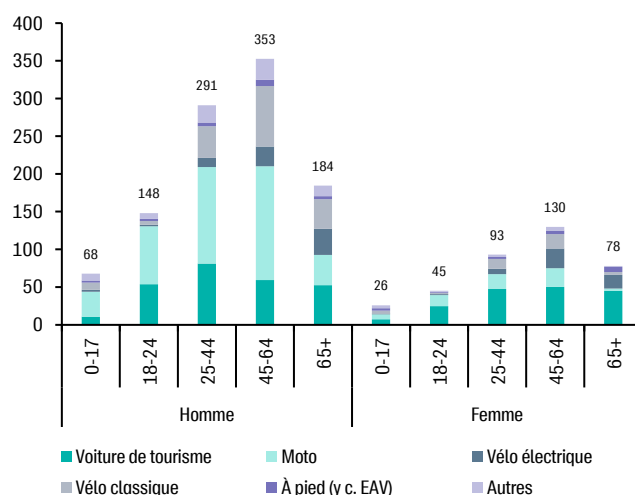
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	449	389	55	43	157
Moto	490	467	29	31	275
Vélo électrique	153	122	12	8	248
Vélo classique	192	210	10	8	147
À pied (y c. EAV)	47	36	10	5	638
Autres	97	81	17	15	275
Total	1 428	1 306	133	110	203

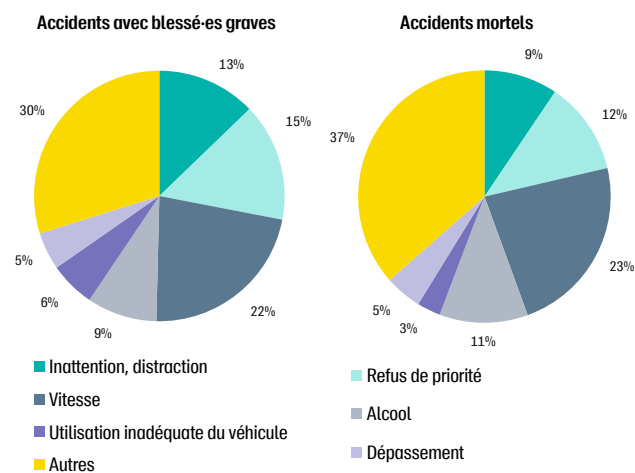
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion



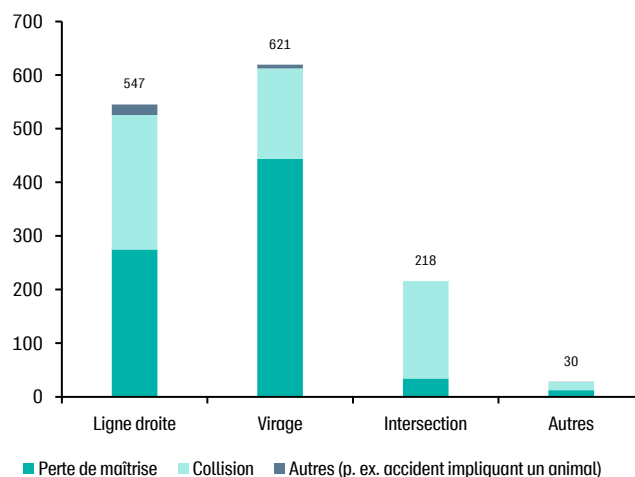
Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus hors localité selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des accidents avec blessé-es graves et des accidents mortels survenus hors localité selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus hors localité selon le type d'accident et le site de l'accident, Ø 2018-2022



Sur autoroute

En 2022, 196 personnes ont subi des dommages corporels graves dans des accidents survenus sur l'autoroute. Les chiffres concernant ces dix dernières années restent marqués par le grave accident d'autocar qui s'est produit à Sierre en 2012. Si on fait abstraction de ce dernier, on constate que le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées dans des accidents survenus sur l'autoroute a évolué favorablement. Cela s'explique principalement par une nette diminution du nombre de victimes de dommages corporels graves parmi les occupant-es de voitures de tourisme (-39 %).

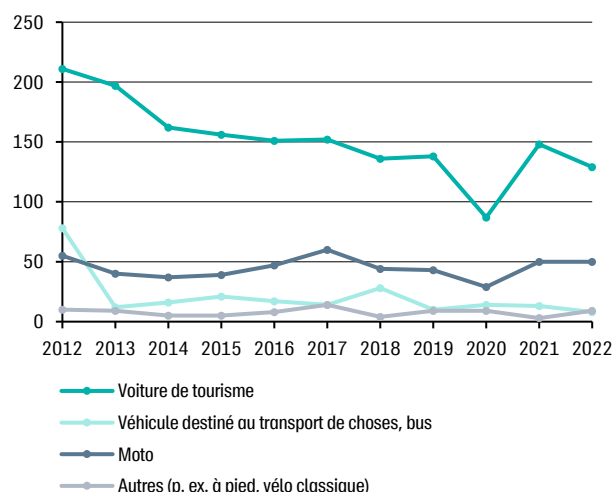
Deux sur trois personnes tuées sur l'autoroute au cours des cinq dernières années étaient en voiture au moment de l'accident qui leur a coûté la vie. Cette proportion pourrait être liée à la forte exposition de ce groupe d'usager-ères. Le risque de décéder en cas d'accident est en effet quatre fois plus faible pour les occupant-es de voitures de tourisme que pour les motocyclistes. Ces dernier-ères représentent 15 % des personnes tuées et 23 % de celles qui ont été grièvement blessées sur l'autoroute durant cette même période.

Deux sur trois accidents graves survenant sur l'autoroute touchent des hommes. 88 % de ces derniers conduisaient le véhicule avec lequel ils ont subi un accident (une voiture dans la majorité des cas, mais assez souvent aussi une moto). Seuls 12 % étaient donc des passagers. Le pourcentage de conductrices parmi les femmes grièvement ou mortellement blessées n'est, lui, que de 55 %. La grande majorité des accidents graves touchant des femmes sont des accidents de voiture.

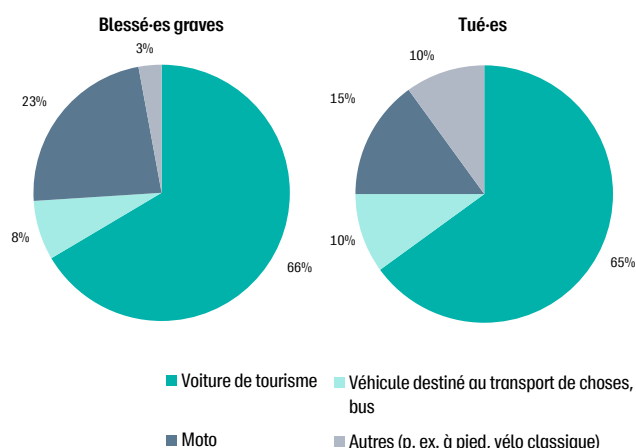
Presque un quart tant des accidents dans lesquels des personnes sont grièvement blessées que des accidents mortels sont dus à l'attention / la distraction. Une part assez importante des premiers sont imputables à une vitesse excessive (13 %) ou à un talonnement (14 %). La deuxième cause la plus fréquente des accidents mortels réside dans l'alcool (13 %).

Sur l'autoroute, les collisions avec un objet sont le plus souvent des collisions avec une glissière de sécurité. Sur 10 000 personnes blessées dans une collision avec ce type d'objet, 189 meurent. Les collisions avec une clôture, un mur ou un parapet sont deux fois moins nombreuses mais ont des conséquences légèrement plus graves.

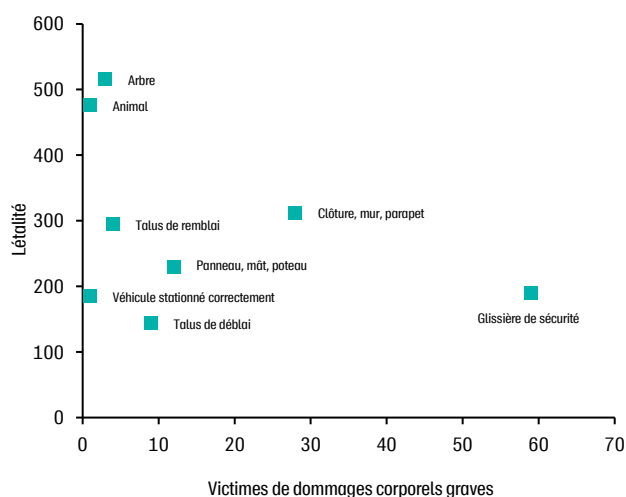
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, 2012-2022



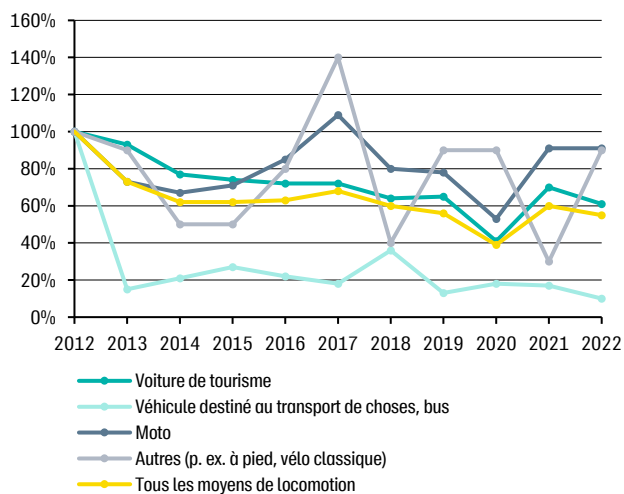
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus sur autoroute selon l'objet percuté



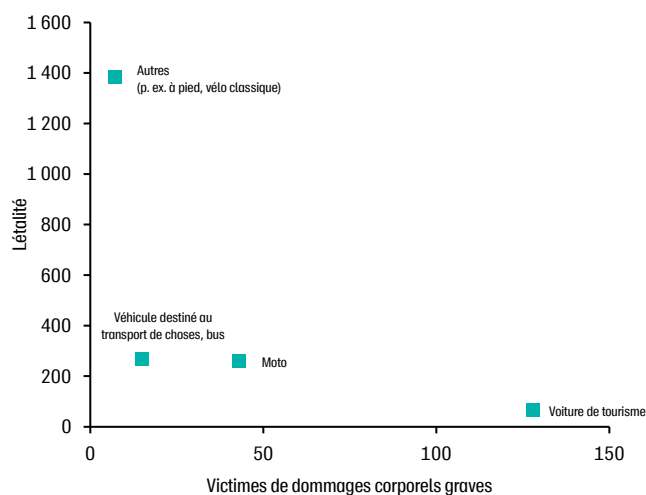
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, 2012-2022



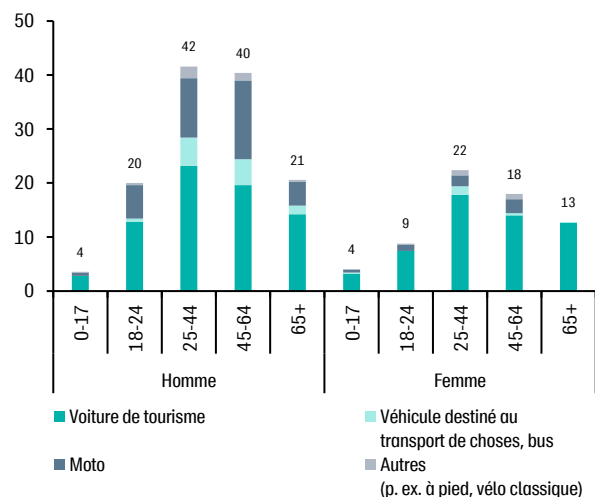
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	117	115	12	13	65
Véhicule destiné au transport de choses, bus	7	13	1	2	267
Moto	44	40	6	3	260
Autres (p. ex. à pied, vélo classique)	7	5	2	2	1 382
Total	175	173	21	19	100

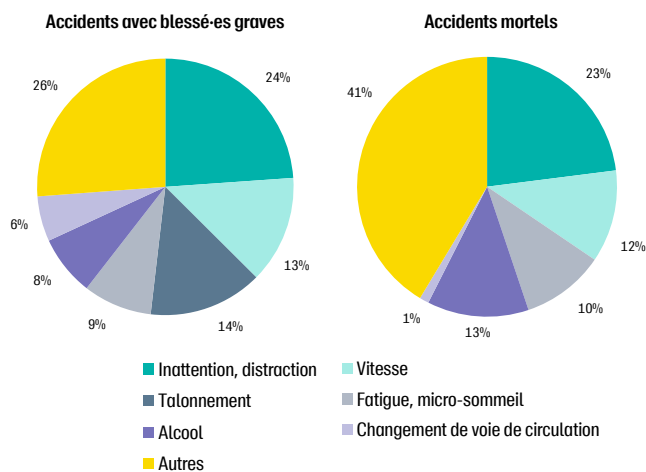
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion



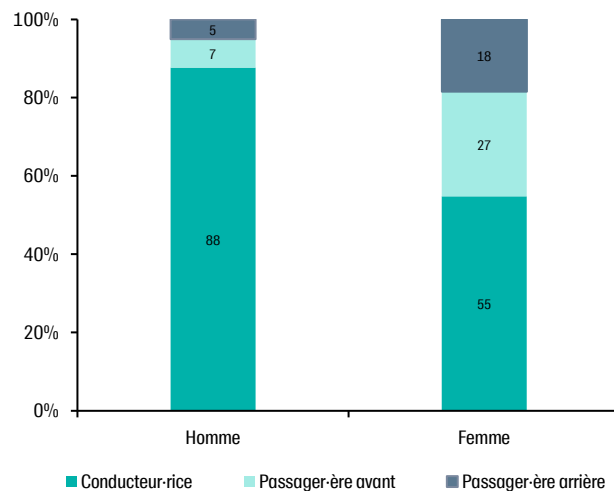
Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus sur autoroute selon le moyen de locomotion, le sexe et l'âge, Ø 2018-2022



Répartition des accidents avec blessé-es graves et des accidents mortels survenus sur autoroute selon leur cause principale, Ø 2018-2022



Répartition, pour chaque sexe, des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents survenus sur autoroute selon le type d'occupant-e, Ø 2018-2022



Pertes de maîtrise

Au cours de la dernière décennie, les pertes de maîtrise graves ont augmenté de 11 %. Un facteur jouant un rôle important dans cette évolution est l'explosion de ce type d'accident parmi les cyclistes motorisé-es: dans ce groupe d'usager-es, le nombre de victimes de dommages corporels graves a été multiplié par plus de huit en dix ans. Le nombre de pertes de maîtrise graves a aussi comparativement fortement augmenté (+26 %) parmi les usager-es autres que les occupant-es de voitures de tourisme, les motocyclistes, les cyclistes (motorisé-es ou non) et les piéton-es. Cela s'explique principalement par la hausse des accidents de cyclomoteur et de trottinette électrique observée au cours des trois dernières années. Le nombre de pertes de maîtrise graves a en revanche diminué de 29 % parmi les occupant-es de voitures de tourisme.

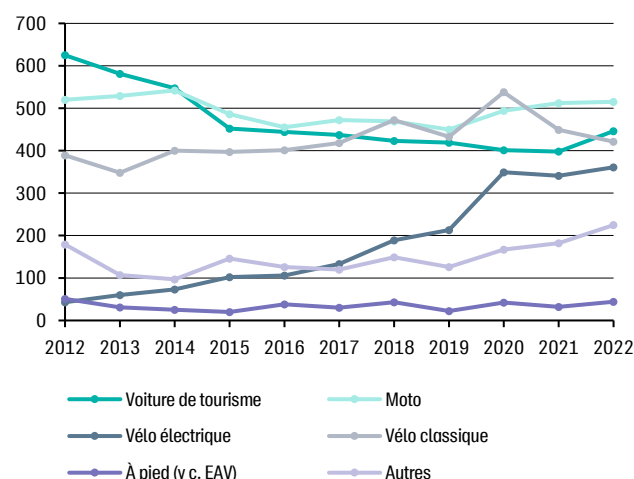
Le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées par suite d'une perte de maîtrise est le plus élevé parmi les motocyclistes, les cyclistes non motorisé-es et les occupant-es de voitures de tourisme. 2 % des victimes de dommages corporels graves sont des piéton-es, qui soit ont perdu la maîtrise d'un engin assimilé à un véhicule, soit ont été renversé-es par un véhicule dont le ou la conducteur-ric(e) a perdu le contrôle.

C'est pour les motocyclistes et les occupant-es de voitures de tourisme que les pertes de maîtrise ont les conséquences les plus lourdes (létalité). Les occupant-es de voitures de tourisme forment en outre la majorité des personnes tuées. La létalité est la plus faible chez les cyclistes non motorisé-es.

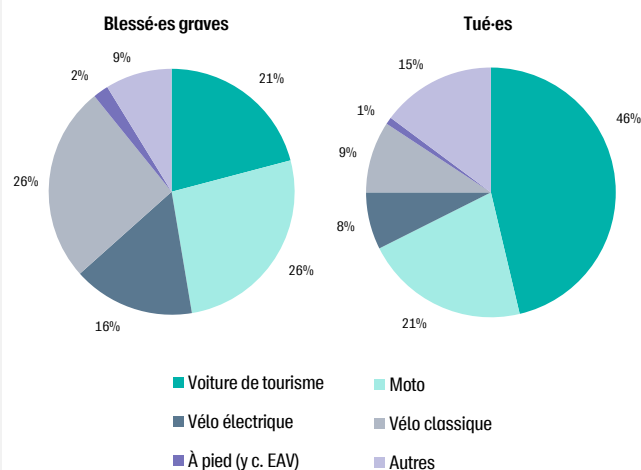
Les objets percutés à la suite d'une perte de maîtrise sont pour un peu plus d'un quart des clôtures, des parapets ou des murs. Les collisions avec un objet qui ont les conséquences les plus graves sont les collisions avec un arbre ou un talus de remblai.

Les causes les plus fréquentes des pertes de maîtrise graves sont, dans l'ordre, une vitesse excessive, l'alcool et 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. Les pertes de maîtrise représentent 46 % des accidents graves de la route. Elles se produisent particulièrement souvent dans un virage, hors localité et durant les nuits de week-end.

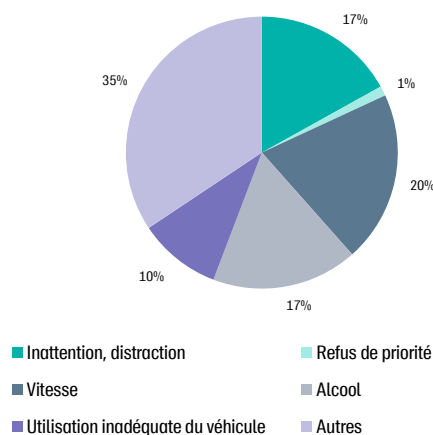
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2012-2022



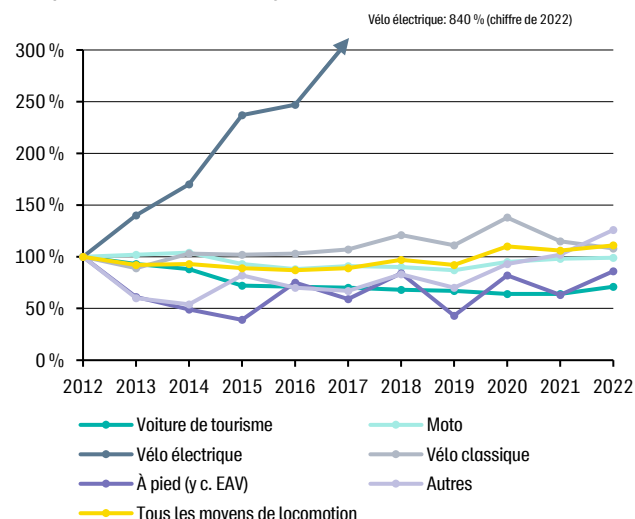
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition des pertes de maîtrise graves selon leur cause principale, Ø 2017-2021



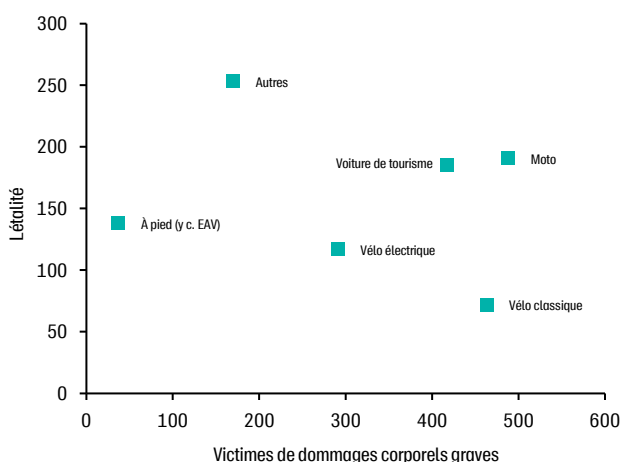
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion, 2012-2022



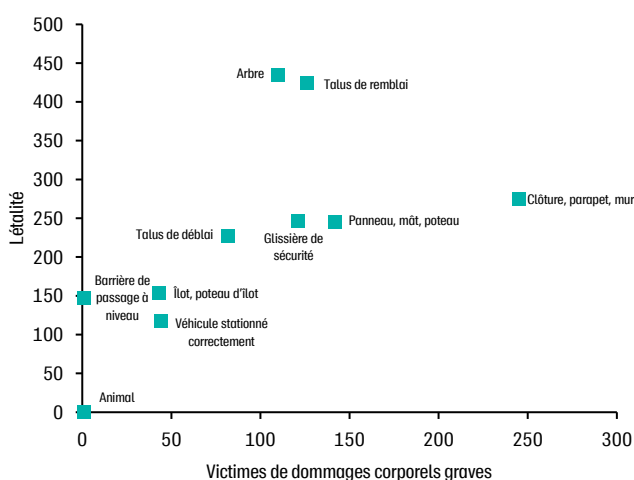
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessé-es graves		Tué-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	385	367	61	50	185
Moto	492	465	23	23	191
Vélo électrique	348	282	13	8	117
Vélo classique	415	453	6	10	72
À pied (y c. EAV)	43	36	1	1	138
Autres	205	154	20	16	253
Total	1 888	1 757	124	108	166

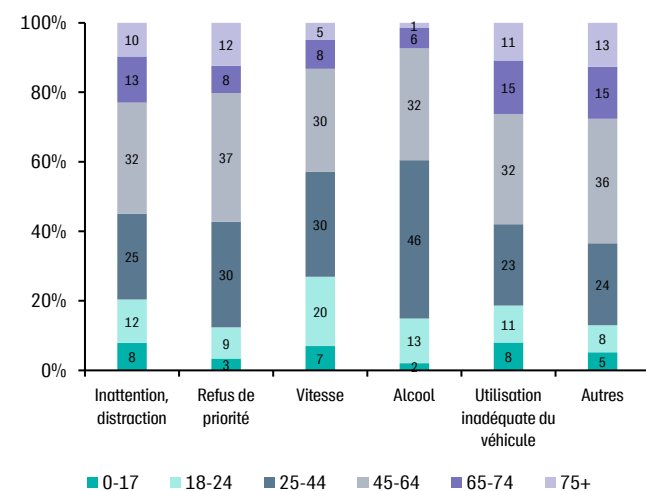
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2011-2021) pour les pertes de maîtrise selon le moyen de locomotion



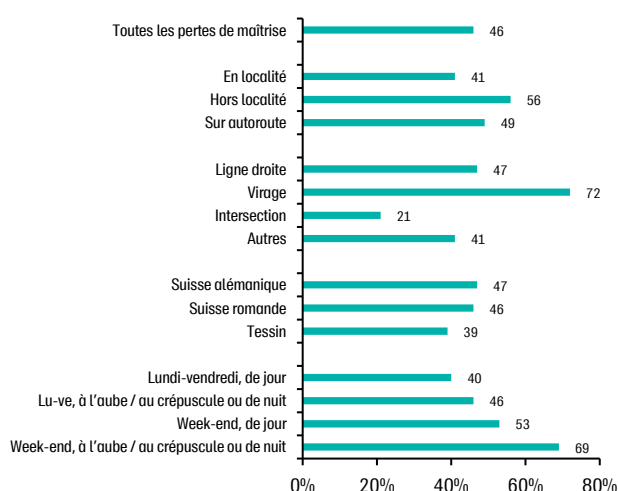
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les pertes de maîtrise selon l'objet percuté



Répartition, pour les différentes causes principales des pertes de maîtrise graves, des personnes principalement responsables selon l'âge, Ø 2018-2022



Proportion de pertes de maîtrise parmi les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Collisions

Une bonne moitié (51 %) des graves accidents survenant sur les routes suisses sont des collisions. Le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées dans des collisions a évolué favorablement: entre 2012 et 2022, il a diminué de 18 %. Il n'a augmenté que chez les cyclistes motorisés: dans ce groupe, il a été multiplié presque par cinq en dix ans. Malgré cette hausse, les cyclistes motorisés ne forment qu'une proportion relativement faible des victimes de dommages corporels graves. Les collisions graves frappent le plus souvent des motocyclistes (27 %) et des piétonnes (25 %).

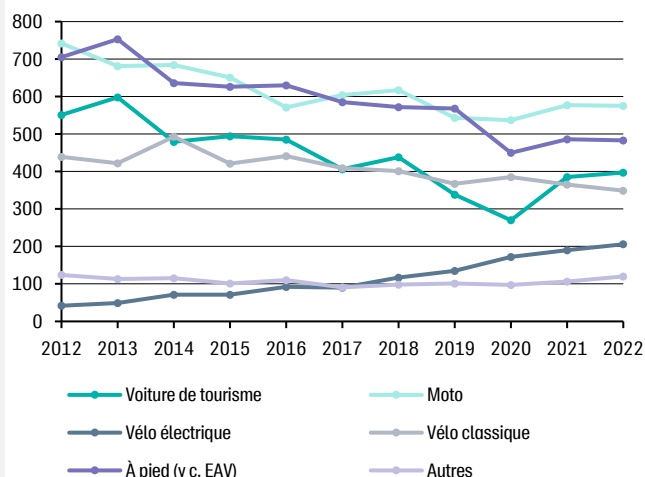
C'est pour les piétonnes que les collisions ont les conséquences les plus lourdes. Pour ces usageres, le risque de décéder dans une collision est 5,5 fois plus élevé que pour les occupants de voitures de tourisme. Les piétonnes représentent en outre la majorité (36 %) des personnes tuées.

Les collisions graves entre deux parties impliquent souvent une voiture de tourisme. La proportion des collisions dans lesquelles l'usager-ère antagoniste est un-e automobiliste est de 85 % pour les motocyclistes, de 80 % pour les piétonnes et d'environ deux tiers aussi bien pour les cyclistes motorisés que pour les cyclistes non motorisés.

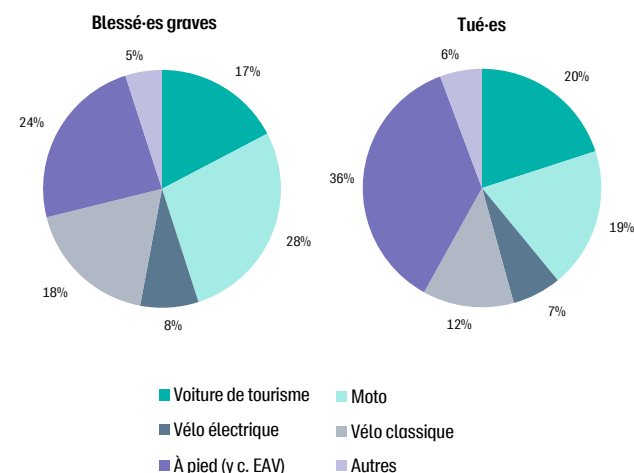
Plus de 40 % des collisions graves résultent d'un refus de priorité. Les 65 ans et plus sont surreprésentés parmi les personnes portant la responsabilité principale des collisions dues à ce facteur. Une proportion bien plus faible des collisions graves sont dues principalement à une vitesse excessive (5 %) ou à l'alcool (4 %). Les 18-24 ans sont surreprésentés parmi les personnes principalement responsables des collisions dues à la vitesse, et les 25-44 ans parmi celles qui sont principalement responsables des collisions dues à l'alcool.

Les collisions forment 56 % des accidents graves survenant en localité et 42 % de ceux qui se produisent hors localité. Elles représentent une proportion particulièrement élevée (79 %) des accidents graves ayant lieu à des intersections

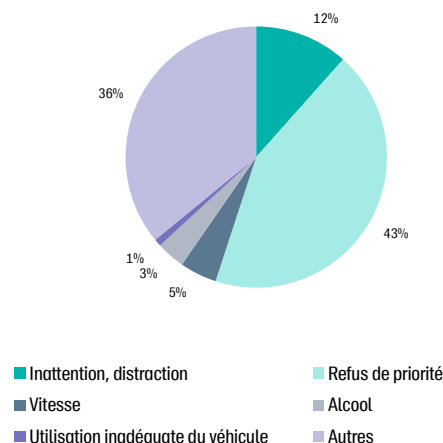
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des collisions selon le moyen de locomotion, 2012-2022



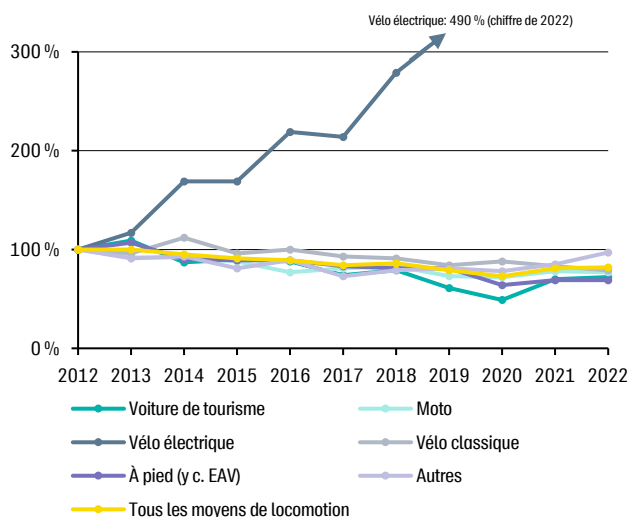
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des collisions selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition des collisions graves selon leur cause principale, Ø 2018-2022



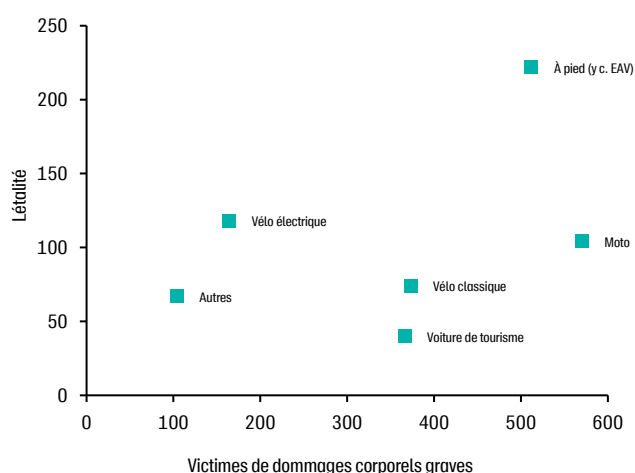
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des collisions selon le moyen de locomotion, 2012-2022



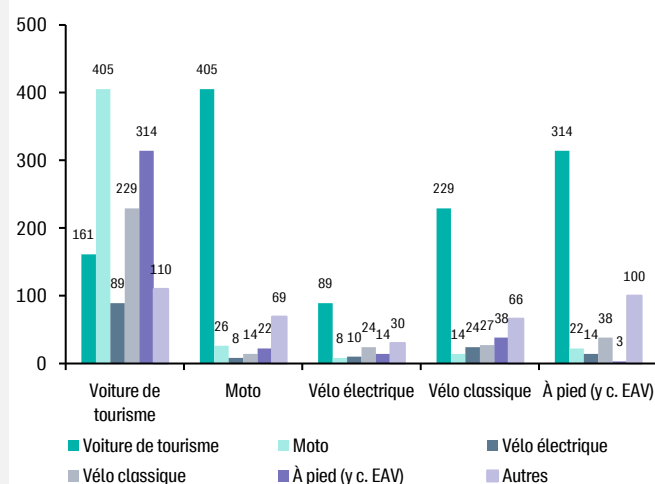
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les collisions selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	373	344	24	21	40
Moto	553	550	22	20	104
Vélo électrique	196	157	10	7	118
Vélo classique	336	361	13	13	74
À pied (y c. EAV)	445	474	38	38	222
Autres	115	99	5	6	67
Total	2 018	1 984	112	105	86

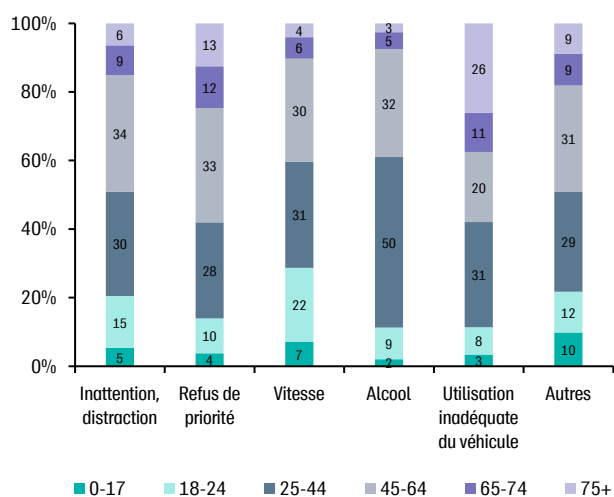
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les collisions selon le moyen de locomotion



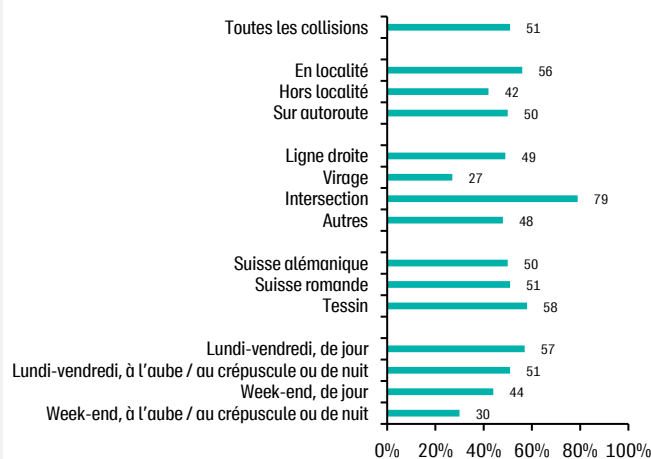
Usager-ères antagonistes dans les collisions graves entre deux parties selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition, pour les différentes causes principales des collisions graves, des personnes principalement responsables selon l'âge, Ø 2018-2022



Proportion de collisions parmi les accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Inattention, distraction

Pour 2022, 1320 victimes de dommages corporels graves sont à mettre sur le compte de l'inattention / la distraction, soit 7 % de plus qu'en 2012. Sur ces dix années, la hausse est la plus forte pour les accidents de vélo électrique (+595 %). Elle est plus modérée pour les accidents de moto (+20 %). Les chiffres sont en revanche en recul pour les autres moyens de locomotion au cours de la même période.

Plus d'un tiers des victimes de dommages corporels graves dus à l'inattention / la distraction sont des motocyclistes et près d'un cinquième, des occupant-es de voitures de tourisme. 13 % sont des piéton-n-es, mais pour ces usager-ères de la route, la létalité liée aux accidents imputables à ce facteur est bien plus élevée que pour les autres usager-ères. Elle est la plus basse pour les accidents de voitures de tourisme.

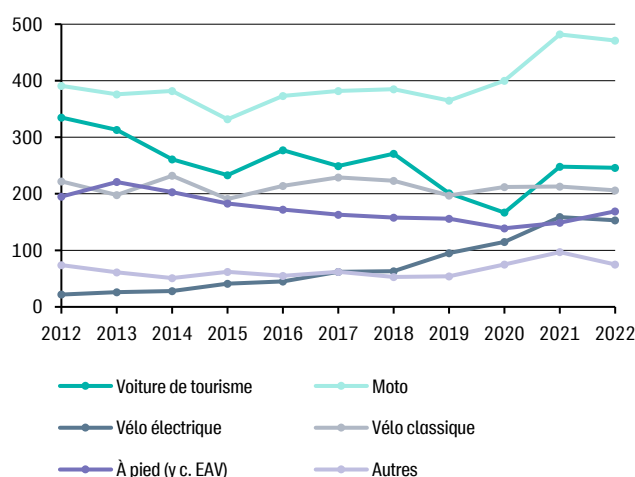
L'inattention / la distraction est la cause principale ou une cause concomitante de 30 % des accidents graves. Le pourcentage est nettement plus élevé (42 %) pour les accidents qui surviennent sur les autoroutes, et beaucoup plus faible (24 %) les nuits de fin de semaine. Il varie également selon la région linguistique: il est plus bas au Tessin (24 %) et un peu plus élevé en Suisse romande (33 %).

Si les conducteur-rices de voitures de tourisme causent un peu plus d'un tiers des accidents dus à l'inattention / la distraction, les occupant-es de voitures de tourisme représentent 19 % des victimes de dommages corporels graves. La situation est inverse pour les piéton-n-es, les cyclistes non motorisé-es et les motocyclistes: leur proportion parmi les personnes principalement responsables des accidents dus à l'inattention / la distraction est plus faible que leur part parmi les victimes de dommages corporels graves subis dans les accidents de ce type.

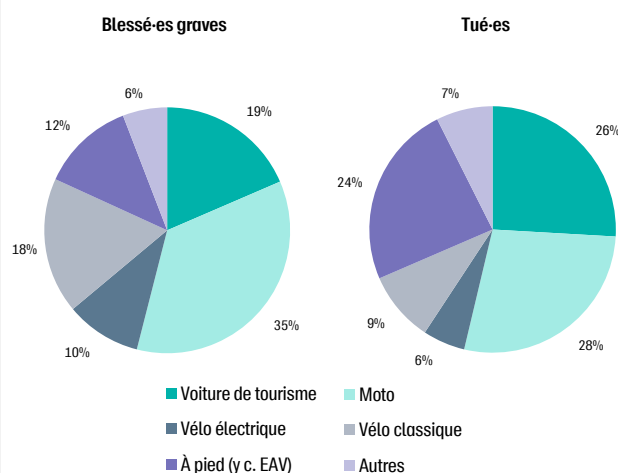
Près de 60 % des accidents graves liés à l'inattention / la distraction surviennent à l'intérieur des localités, contre un peu plus d'un tiers hors des localités. En localité et sur autoroute, ce genre d'accidents se produit le plus souvent sur des lignes droites, et hors localité, le plus fréquemment dans des virages.

18 % de l'ensemble des usager-ères de la route (co) responsables d'un accident grave sont inattentif-ves / distrait-es. Le pourcentage est nettement plus élevé chez les usager-ères de la route jusqu'à 24 ans et les motocyclistes, et beaucoup plus faible chez les piéton-n-es.

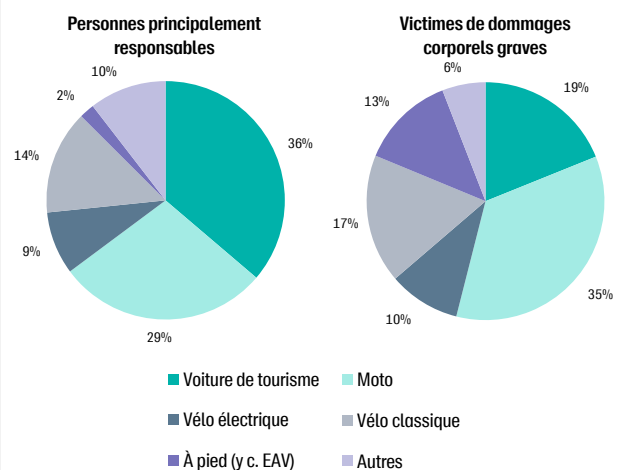
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, 2012-2022



Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022

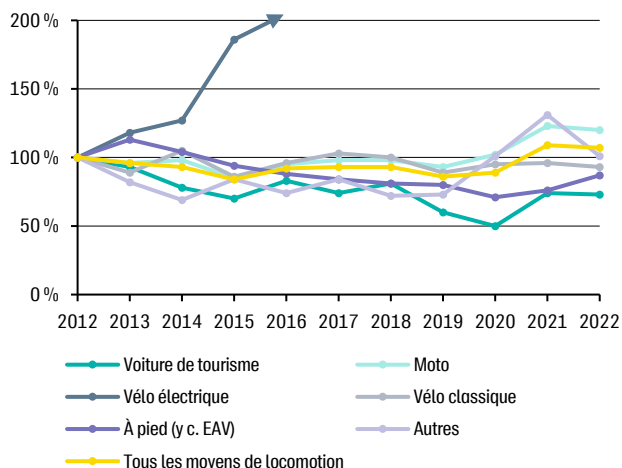


Répartition des responsables principaux et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion, 2012-2022

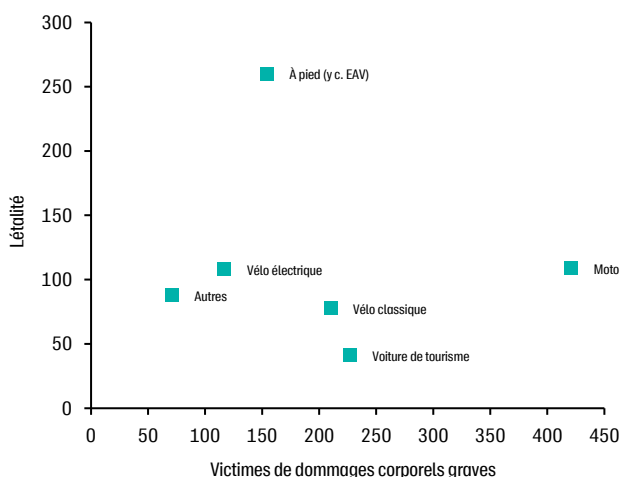
Vélo électrique: 695 % (chiffre de 2022)



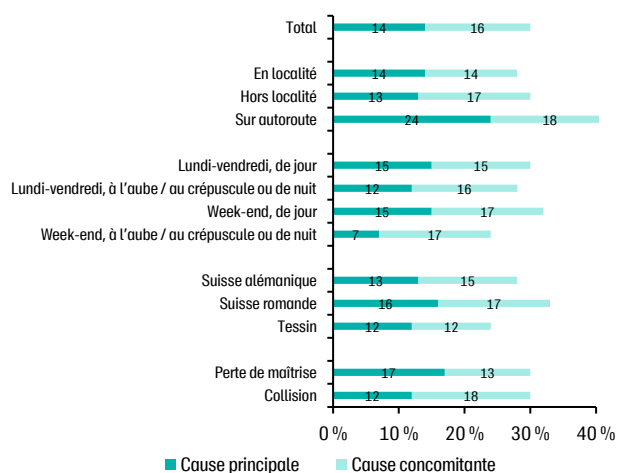
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	224	212	22	14	41
Moto	451	406	20	15	109
Vélo électrique	149	114	4	3	108
Vélo classique	202	205	4	5	78
À pied (y c. EAV)	151	141	18	13	260
Autres	73	67	2	4	88
Total	1 250	1 145	70	54	81

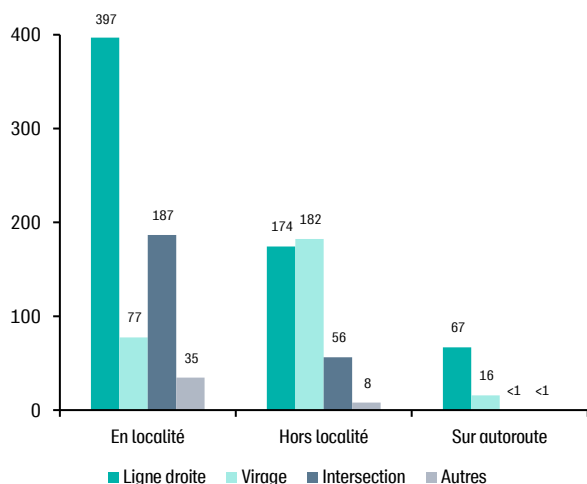
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par l'inattention / la distraction selon le moyen de locomotion



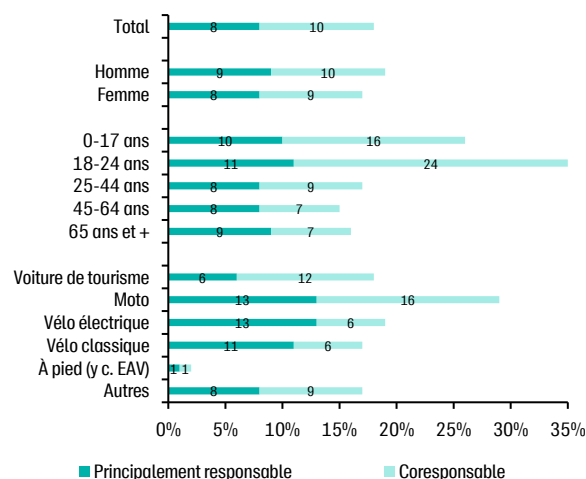
Proportion d'accidents graves causés par l'inattention / la distraction selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'inattention / la distraction selon le site et le lieu de l'accident, Ø 2018-2022



Proportion de conducteur-rices et de piéton-nes inattentif-ves / distrait-es (co)responsables d'accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Refus de priorité

En 2022, 958 usager·ères de la route ont été grièvement ou mortellement blessé·es dans les accidents dus à des refus de priorité, ce qui correspond à une diminution d'environ 20 % par rapport au chiffre de 2012. La baisse concerne tous les groupes d'usager·ères de la route, à l'exception des cyclistes motorisé·es, pour lesquels le nombre de personnes grièvement ou mortellement blessées dans les accidents de ce type a plus que quadruplé.

Les victimes de dommages corporels graves liés à des refus de priorité sont le plus souvent des motocyclistes (28 %), des piéton·nes (25 %) et des cyclistes non motorisé·es (23 %). Pour les piéton·nes, la létalité est plus de deux fois plus élevée que la létalité moyenne: ces usager·ères représentent quelque 40 % des personnes tuées dans ce genre d'accidents. La létalité est également très élevée pour les accidents de vélo électrique.

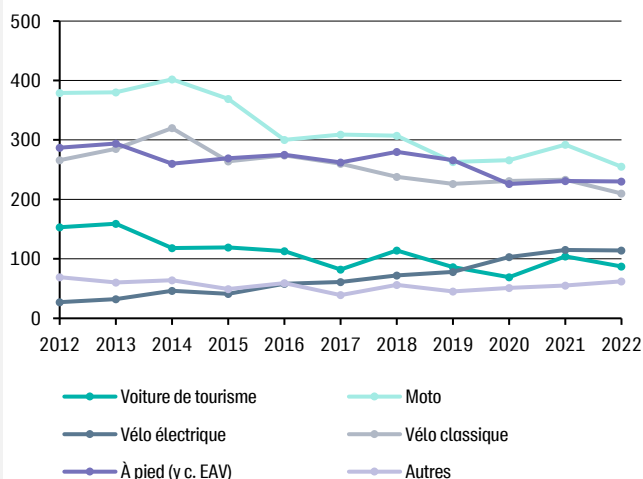
Globalement, un quart des accidents graves sont dus à des refus de priorité. La proportion d'accidents de ce type est bien plus élevée en localité (32 %) qu'en dehors des localités (16 %). Les accidents imputables à ce facteur sont extrêmement rares sur l'autoroute. Les refus de priorité sont un peu plus fréquents du lundi au vendredi qu'en général, et plus rares le week-end, surtout pendant la nuit. Au Tessin, cette cause d'accidents est un peu moins fréquente que dans les autres régions linguistiques. Les refus de priorité ne jouent presque aucun rôle dans les pertes de maîtrise, mais ils sont à l'origine de près de la moitié des collisions.

Si les conducteur·rices de voitures de tourisme occasionnent plus de deux tiers des accidents causés par un refus de priorité, les occupant·es de voitures de tourisme ne représentent que près de 10 % des victimes de dommages corporels graves. C'est l'inverse pour les autres usager·ères de la route: leur proportion parmi les victimes de dommages corporels graves est plus élevée que parmi les personnes principalement responsables des accidents. Ainsi, les piéton·nes provoquent 2 % des accidents dus à des refus de priorité mais forment 25 % des victimes de dommages corporels graves.

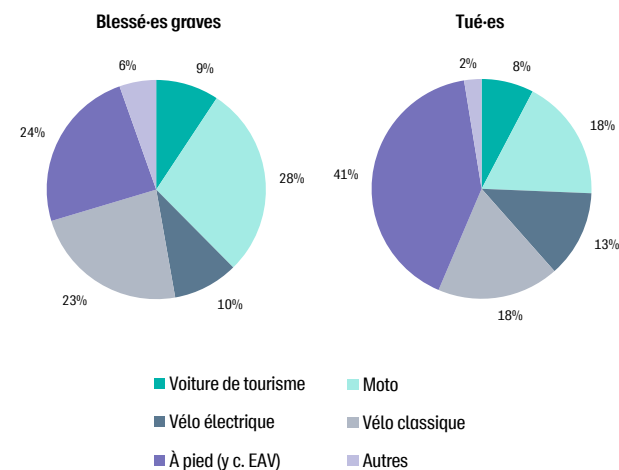
Plus de trois quarts des accidents liés à des refus de priorité surviennent à l'intérieur des localités, le reste se déroulant hors des localités, principalement à des intersections.

Globalement, 15 % des conducteur·rices (co)responsables d'un accident grave commettent un refus de priorité. Le pourcentage est un peu plus élevé chez les femmes que chez les hommes, de même que chez les 65 ans et plus par rapport aux tranches d'âge plus jeunes. Il est particulièrement grand (28 %) pour les conducteur·rices de voitures de tourisme.

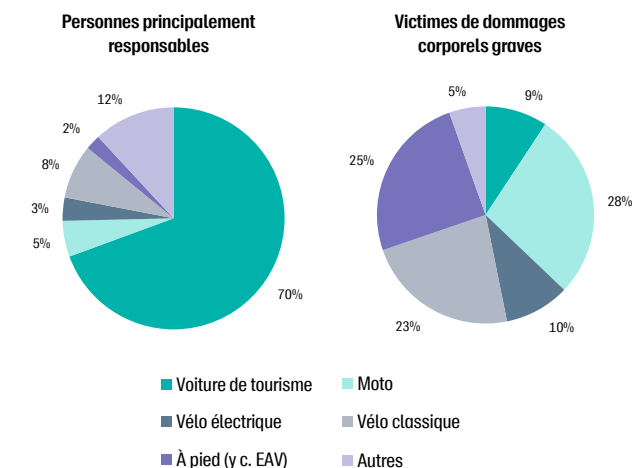
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2012-2022



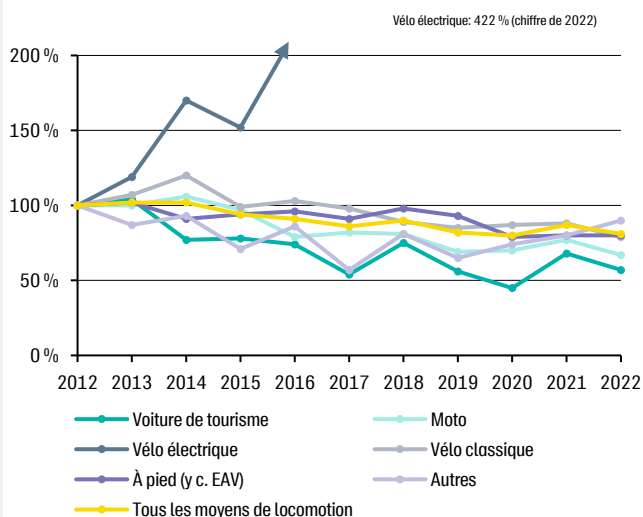
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Répartition des responsables principaux et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



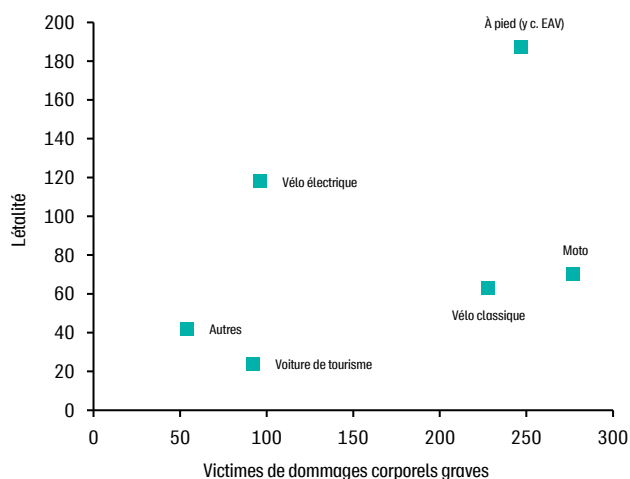
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion, 2012-2022



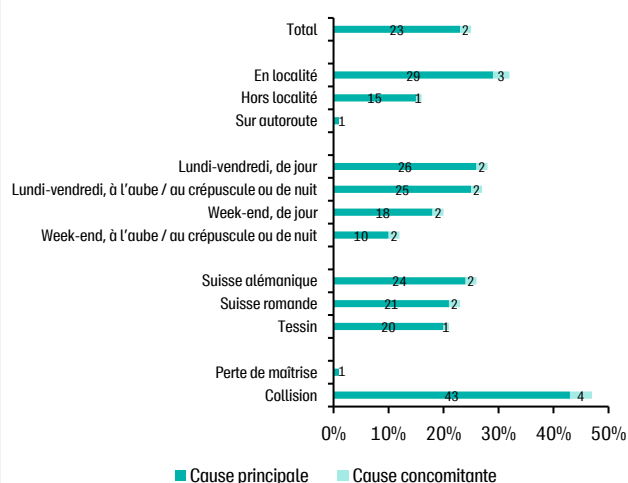
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	86	89	1	3	24
Moto	249	270	6	7	70
Vélo électrique	109	92	5	5	118
Vélo classique	203	221	7	7	63
À pied (y c. EAV)	221	231	9	16	187
Autres	61	52	1	1	42
Total	929	955	29	38	76

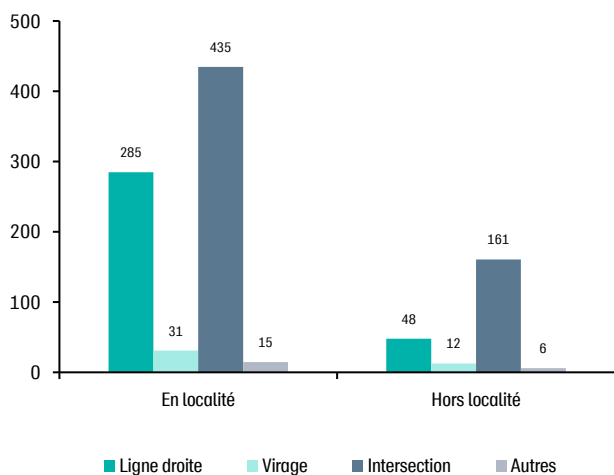
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par un refus de priorité selon le moyen de locomotion



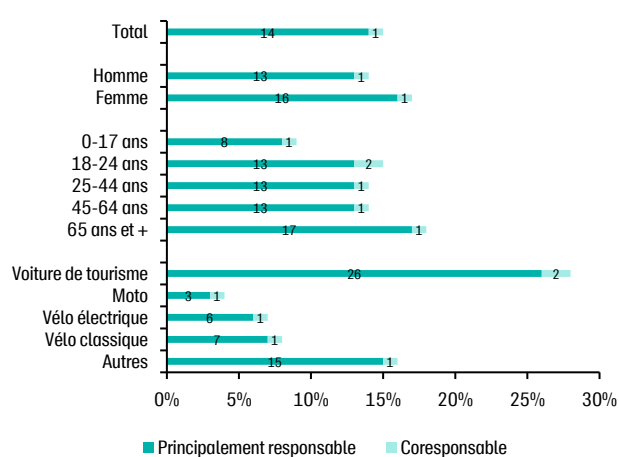
Proportion d'accidents graves causés par un refus de priorité selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par un refus de priorité selon le site et le lieu de l'accident, Ø 2018-2022



Proportion de conducteur-rices ayant refusé la priorité (co)responsables d'accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Vitesse

En 2022, 810 usager·ères de la route ont été grièvement ou mortellement blessé·es dans les accidents causés par la vitesse. Ce chiffre est en recul de 20 % par rapport à celui de 2012. Pendant ces dix années, alors que le nombre de victimes de dommages corporels graves dus à la vitesse a baissé pour la plupart des groupes d'usager·ères de la route, il a plus que quadruplé chez les cyclistes motorisé·es.

Les accidents graves liés à la vitesse frappent le plus souvent des motocyclistes (34 %) et des occupant·es de voitures de tourisme (29 %). Ensemble, ces deux groupes d'usager·ères de la route représentent même plus de trois quarts des personnes tuées dans les accidents causés par la vitesse. Les accidents graves de ce type touchent bien plus rarement des piéton·es. Leur létalité est néanmoins de loin la plus haute pour ce groupe d'usager·ères de la route. Elle est également élevée pour les motocyclistes.

Au total, 18 % des accidents sont dus à une vitesse excessive ou inadaptée. La part de ce genre d'accidents est beaucoup plus grande hors des localités (30 %) et sur autoroute (24 %), de même que le week-end, surtout durant la nuit.

Au Tessin, la proportion d'accidents causés par la vitesse (8 %) est nettement inférieure à la moyenne suisse.

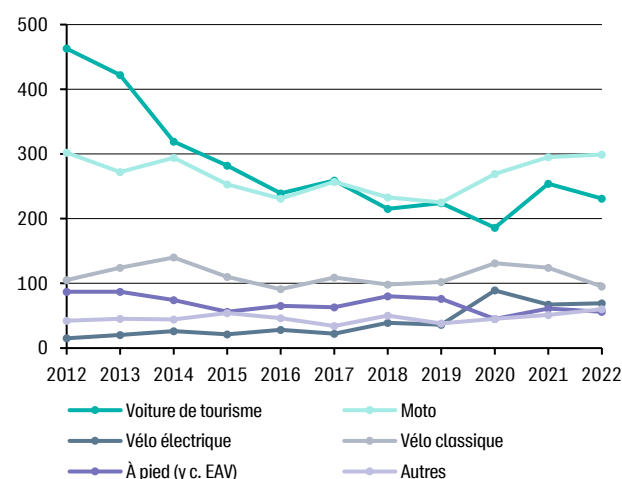
Plus d'une perte de maîtrise sur quatre et environ une collision sur dix sont imputables à la vitesse.

Les automobilistes provoquent environ un tiers des accidents causés par la vitesse, tout comme les motocyclistes. Ces deux groupes représentent en outre près de deux tiers des victimes de dommages corporels graves dus à de tels accidents, contre 8 % pour les personnes se déplaçant à pied ou sur des engins assimilés à des véhicules.

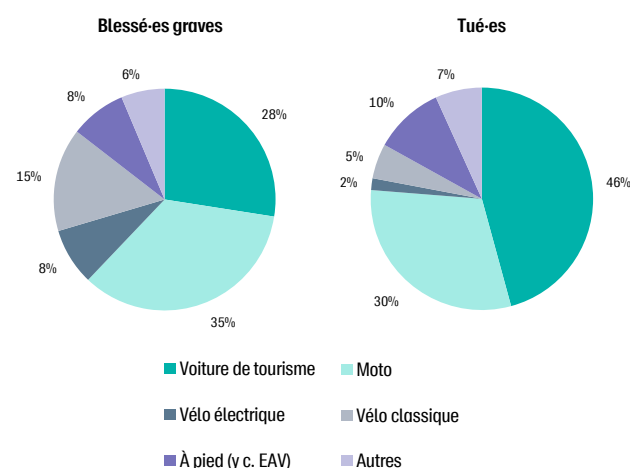
Un peu plus d'un tiers des accidents liés à la vitesse se produisent à l'intérieur des localités et près de 60 %, hors des localités. En localité, les accidents de ce type ont lieu le plus souvent sur des lignes droites; à l'extérieur des localités, près de trois quarts d'entre eux surviennent dans des virages.

11 % des conducteur·rices (co)responsables d'accidents graves roulent à une vitesse excessive ou inadaptée. Le pourcentage est plus élevé chez les hommes que chez les femmes, ainsi que pour les tranches d'âge plus jeunes. Il est le plus grand pour les 18-24 ans. La part des personnes (co)responsables d'un accident grave en raison d'une vitesse excessive ou inadaptée est deux fois plus élevée parmi les motocyclistes que parmi l'ensemble des conducteur·rices.

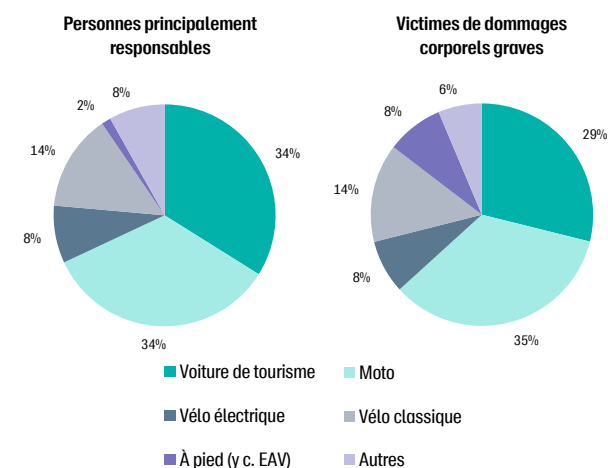
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, 2012-2022



Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022

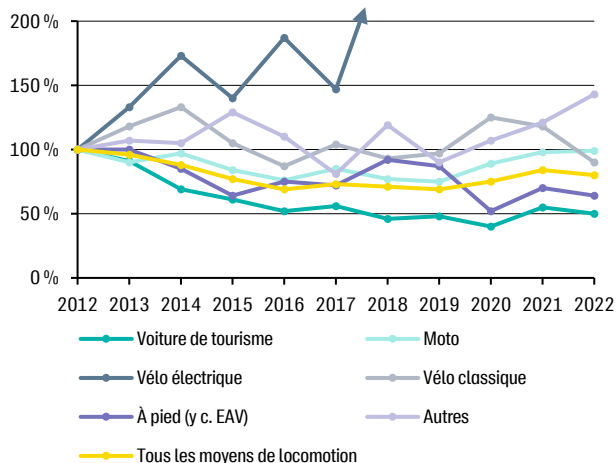


Répartition des personnes principalement responsables et des victimes de dommages corporels graves pour les accidents graves causés principalement par la vitesse selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion. 2012-2022

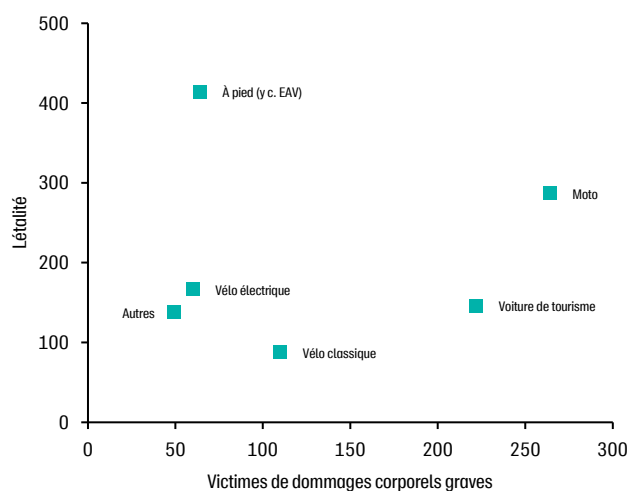
Vélo électrique: 460 % (chiffre de 2022)



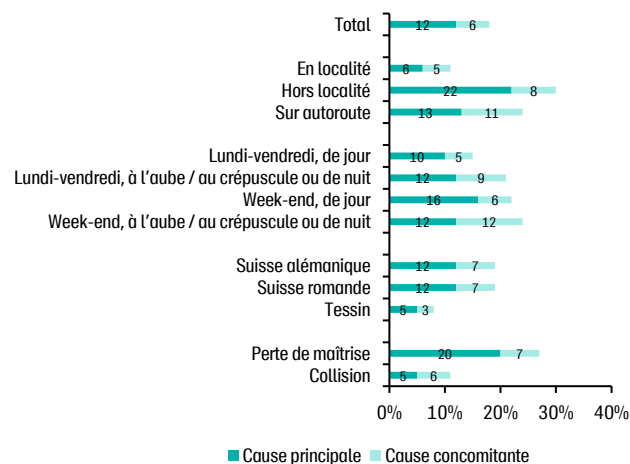
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	196	195	35	27	146
Moto	281	246	18	18	287
Vélo électrique	66	59	3	1	167
Vélo classique	91	107	4	3	88
À pied (y c. EAV)	48	58	8	6	414
Autres	58	45	2	4	138
Total	740	710	70	59	181

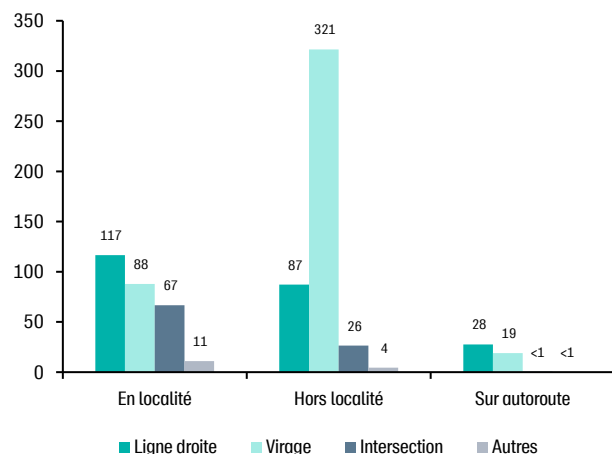
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par la vitesse selon le moyen de locomotion



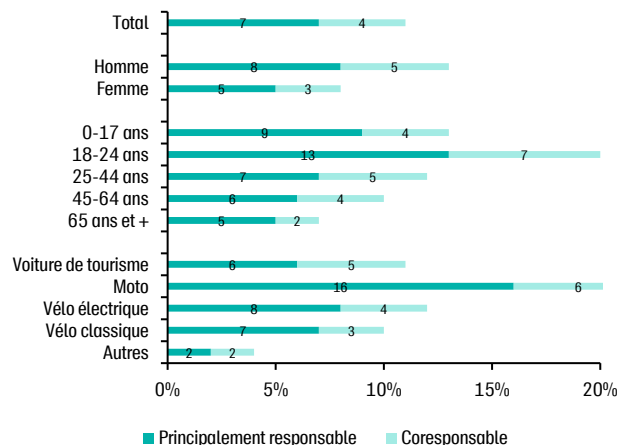
Proportion d'accidents graves causés par la vitesse selon des caractéristiques choisies, Ø 2017-2021



Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par la vitesse selon le site et le lieu de l'accident, Ø 2018-2022



Proportion de conducteur-rices (co)responsables d'accidents graves qui roulaient à une vitesse inadaptée selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



Alcool

En 2022, 547 usager·ères de la route, soit bien plus que l'année précédente, ont été grièvement ou mortellement blessés dans les accidents dus à la consommation d'alcool. Par rapport à 2012, cela correspond à une baisse de 7 %. Le nombre d'accidents liés à l'alcool est en recul pour la plupart des catégories d'usager·ères de la route. Il a en revanche presque décuplé chez les cyclistes motorisés depuis 2012.

Les accidents dus à l'alcool frappent le plus souvent des occupant·es de voitures de tourisme et des motocyclistes, et le moins fréquemment des piéton·nes. Leur létalité est cependant de loin la plus élevée pour ces dernier·ères.

Au total, 12 % des accidents graves de la route sont causés par l'alcool. La nuit, la part de ces accidents est nettement plus élevée. En semaine, un accident nocturne sur cinq est imputable à l'alcool, contre un sur deux durant le week-end.

La proportion d'accidents liés à l'alcool est légèrement inférieure à la moyenne en Suisse alémanique et légèrement supérieure à la moyenne en Suisse romande et au Tessin.

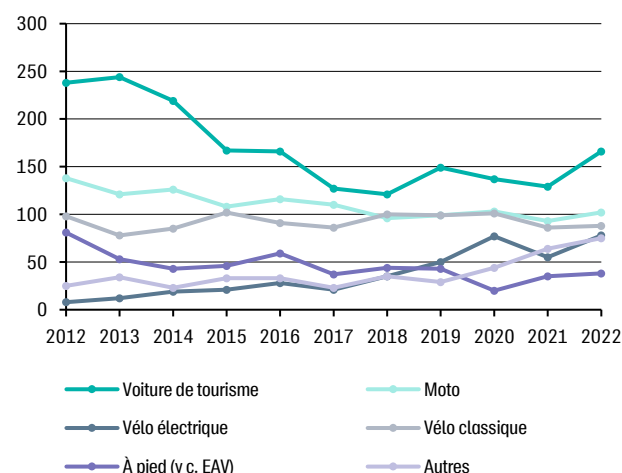
Près d'une perte de maîtrise sur cinq est à mettre sur le compte de l'alcool, contre seulement 6 % des collisions.

Un tiers des accidents dus à l'alcool sont causés par des conducteur·rices de voitures de tourisme, et un cinquième par des motocyclistes. Ces deux groupes d'usager·ères de la route comptent ensemble pour la moitié des victimes de dommages corporels graves subis dans ce type d'accidents. 3 % des accidents liés à l'alcool sont provoqués par des piéton·nes.

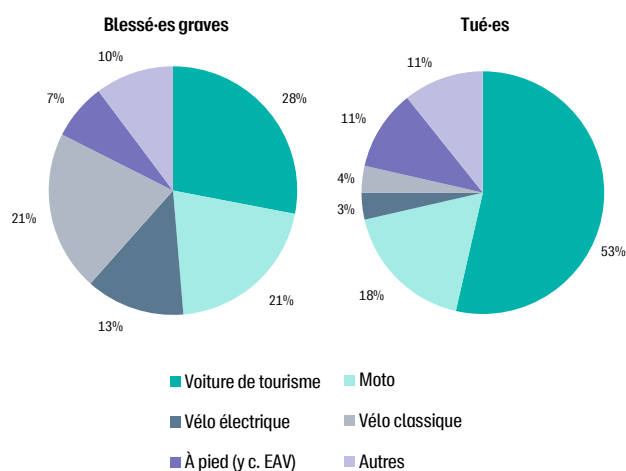
Près de deux tiers des accidents avec influence de l'alcool ont lieu à l'intérieur des localités et un tiers, hors des localités. En localité, ces accidents se produisent surtout sur des lignes droites alors qu'en dehors des localités, ils surviennent avant tout dans des virages.

7 % des usager·ères de la route (co)responsables d'un accident grave sont alcoolisé·es. Le pourcentage est moins élevé chez les femmes, les moins de 18 ans, les 65 ans et plus et les piéton·nes. Il est en revanche plus élevé chez les 25-44 ans que pour les autres tranches d'âge, ainsi que chez les cyclistes (motorisés ou non) par rapport aux autres catégories d'usager·ères de la route.

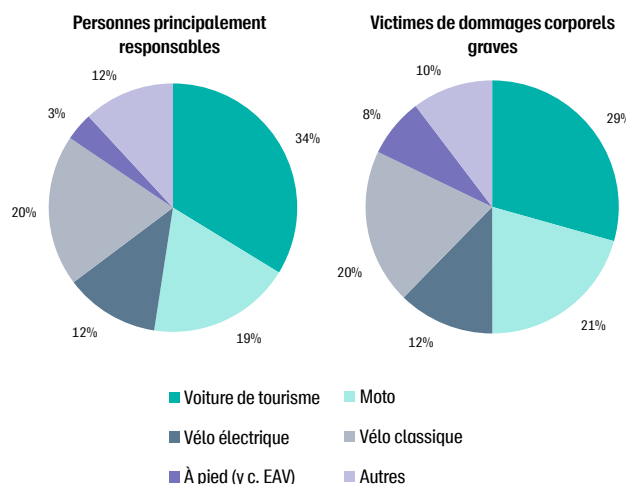
Évolution du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion, 2012-2022



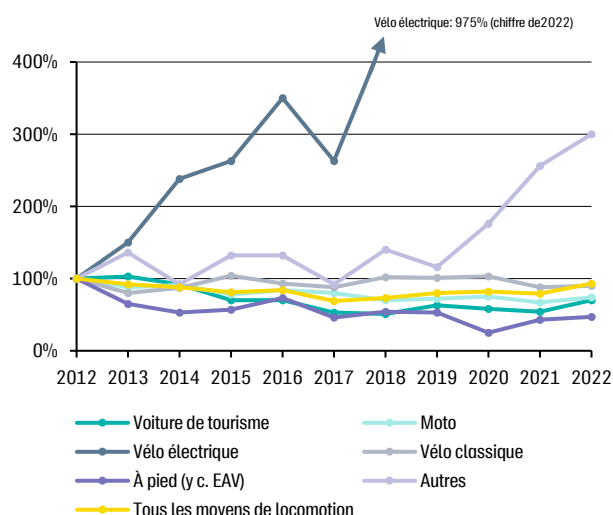
Répartition des victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion, Ø 2018-2022



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 2018-2022



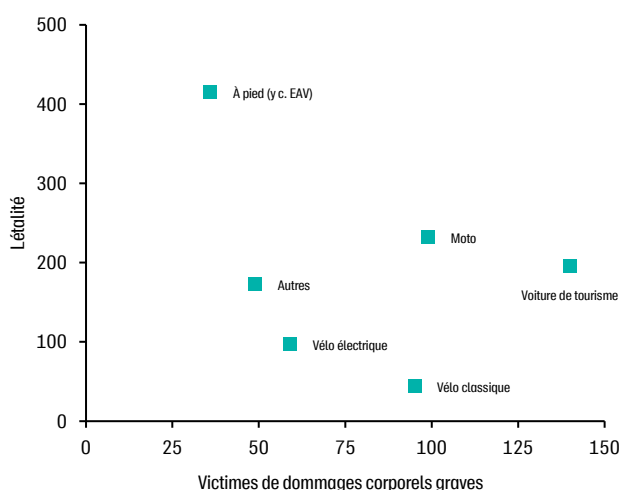
Évolution indexée du nombre de victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion, 2012-2022



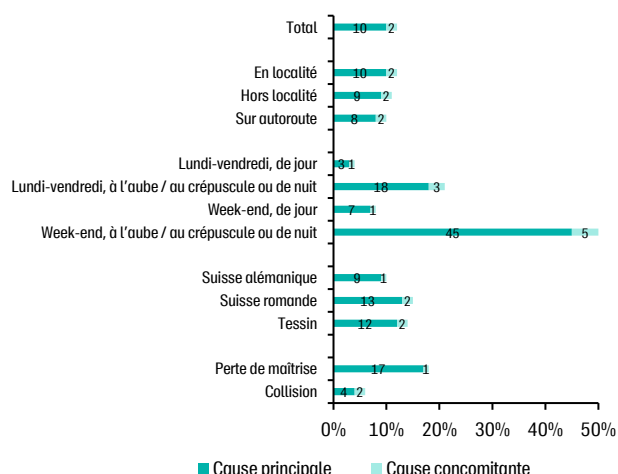
Victimes de dommages corporels graves (2022 / Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion

Moyen de locomotion	Blessés graves		Tués-es		Létalité Ø 2012-2022
	2022	Ø 2018-2022	2022	Ø 2018-2022	
Voiture de tourisme	147	126	19	15	195
Moto	94	93	8	5	232
Vélo électrique	78	58	0	1	97
Vélo classique	86	94	2	1	44
À pied (y c. EAV)	34	33	4	3	415
Autres	71	46	4	3	173
Total	510	450	37	28	183

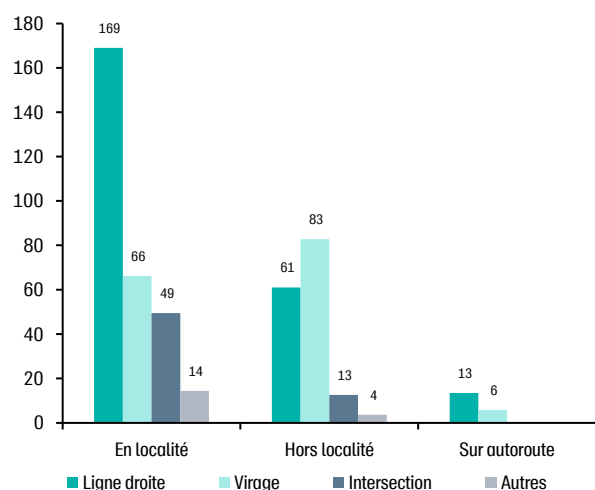
Victimes de dommages corporels graves (Ø 2018-2022) et létalité (Ø 2012-2022) pour les accidents causés par l'alcool selon le moyen de locomotion



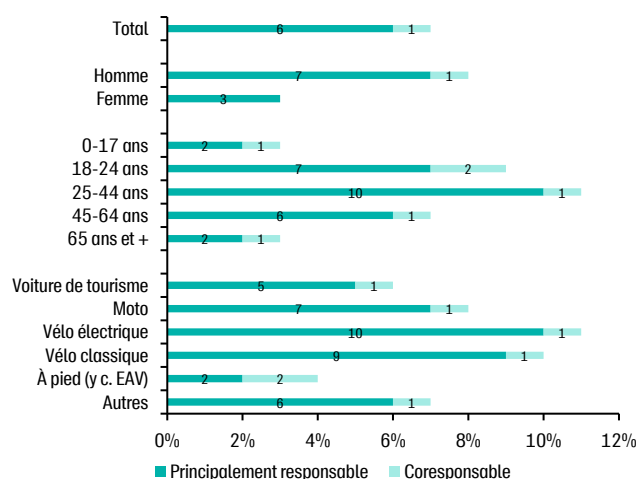
Proportion d'accidents graves causés par l'alcool selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022



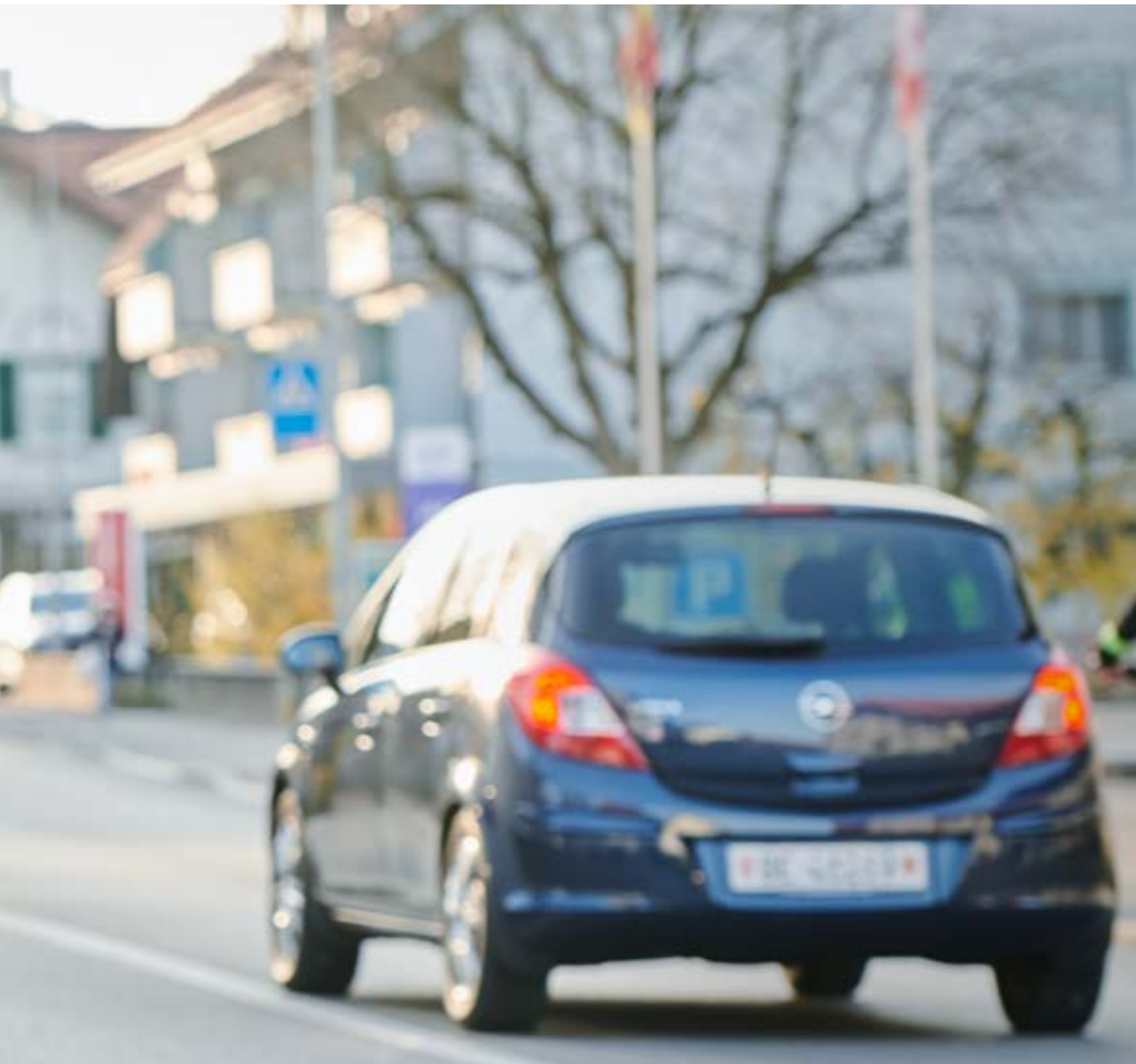
Victimes de dommages corporels graves dus à des accidents causés par l'alcool selon le lieu et le site de l'accident, Ø 2018-2022



Proportion de conducteur-rices et de piéton-nes alcoolisé-es (co)responsables d'accidents graves selon des caractéristiques choisies, Ø 2018-2022







Opinions et comportements

Plus d'un quart des automobilistes avouent prendre le volant au moins de temps en temps après avoir bu deux verres d'alcool ou davantage. Sur les routes limitées à 30 km/h, à peine un véhicule sur deux respecte le régime de vitesse. En 2022, le BPA a déterminé pour la première fois le taux d'utilisation d'aides à la visibilité, telles qu'un gilet de sécurité, par les cyclistes, motorisé-es ou non. Des sondages révèlent que la population est majoritairement favorable aux mesures destinées à améliorer la sécurité routière et qu'elle condamne les comportements dangereux.

Alcool

Selon le sondage auprès de la population mené chaque année par le BPA, toujours moins d'automobilistes sont à même d'indiquer que la limite en vigueur pour l'alcoolémie au volant est de 0,5 pour mille (92 % en 2005, année de l'entrée en vigueur de cette limite, contre 62 % en 2022).

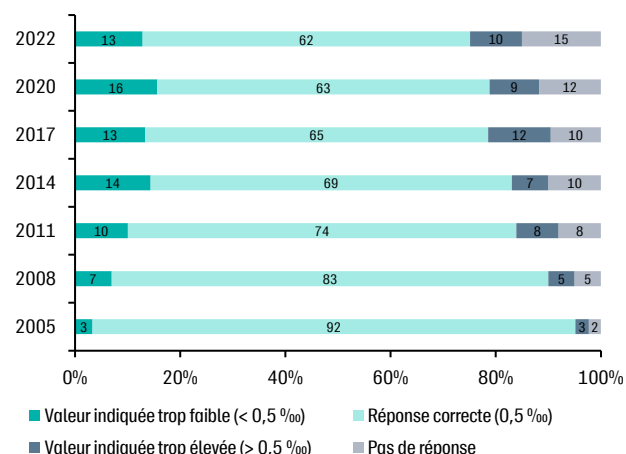
En 2022, 72 % des automobilistes ont déclaré n'avoir jamais conduit après avoir bu deux verres d'alcool ou plus. Cette affirmation est nettement plus fréquente chez les femmes (80 %) que chez les hommes (64 %). En Suisse romande, conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus est un comportement plus répandu (38 %) qu'au Tessin (29 %) ou en Suisse alémanique (22 %).

Il ressort du sondage que 35 % des automobilistes jugent très faible et 41 % plutôt faible la probabilité d'être soumis-es à un contrôle de l'alcoolémie. Ces pourcentages élevés peuvent être mis en relation avec la proportion d'automobilistes qui ont fait l'objet d'un tel contrôle en 2021, soit 4 %. Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à estimer que la probabilité de ce type de contrôle est très faible. D'ailleurs, nettement moins de femmes (1 %) que d'hommes (7 %) ont effectivement dû se soumettre à un test d'alcoolémie en 2021. Les automobilistes de Suisse romande estiment plus souvent que celles et ceux des deux autres régions linguistiques que la probabilité de faire l'objet d'un tel contrôle est très faible, tout en étant contrôlé-es plus fréquemment.

Les réponses à la question «Après combien de verres de bière de 3 dl ou de verres de vin de 1 dl estimez-vous que votre capacité de conduire est altérée au point que vous ne puissiez plus prendre le volant en toute sécurité?» ont peu évolué entre 2020 et 2022. Par rapport à 2018, on constate un recul de la proportion des personnes qui s'estiment encore capables de conduire de manière sûre après trois verres ou plus.

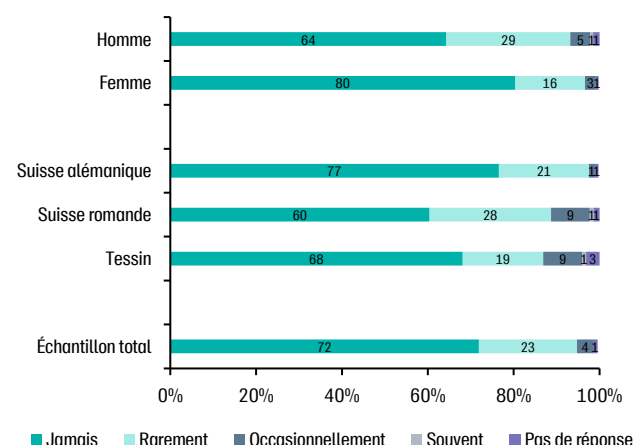
Plus de deux tiers des conducteur-rices sont tout à fait d'accord avec l'assertion «Si je bois plus d'alcool qu'autorisé, j'ai un plus grand risque d'avoir un accident». Les automobilistes résidant en Suisse romande sont néanmoins moins nombreux-es à partager ce point de vue que celles et ceux qui vivent en Suisse alémanique ou au Tessin.

Répartition des réponses des automobilistes à la question de la limite d'alcoolémie au volant en vigueur (depuis 2014: pour les titulaires d'un permis définitif), 2005-2022



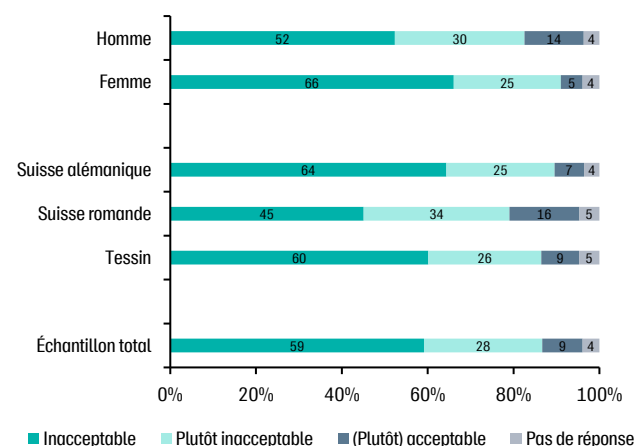
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque sexe et chaque région linguistique, des réponses des automobilistes à la question de la fréquence à laquelle elles ou ils conduisent après avoir bu deux verres d'alcool ou plus, 2022



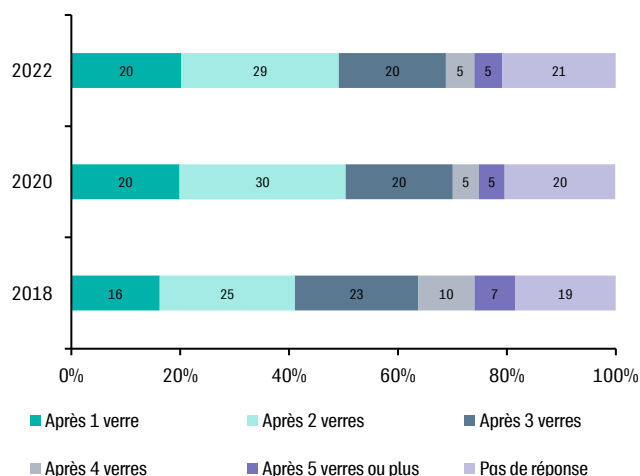
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque sexe et chaque région linguistique, des avis sur la mesure dans laquelle conduire après avoir bu deux verres d'alcool ou plus est acceptable, 2022



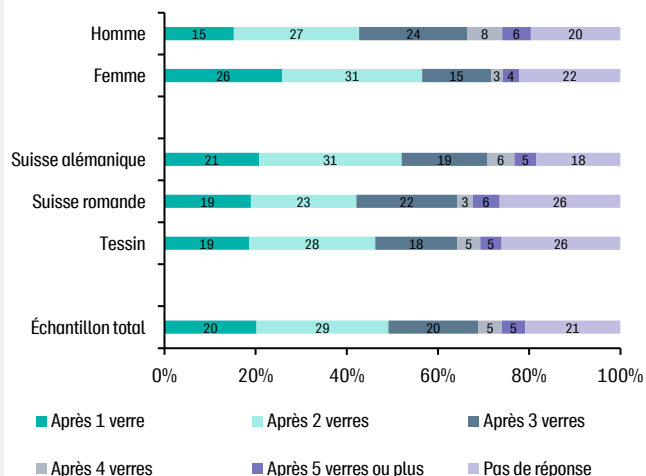
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition des automobilistes selon le nombre de verres après lequel elles ou ils ne se sentent plus capables de conduire en toute sécurité, 2018/2020/2022



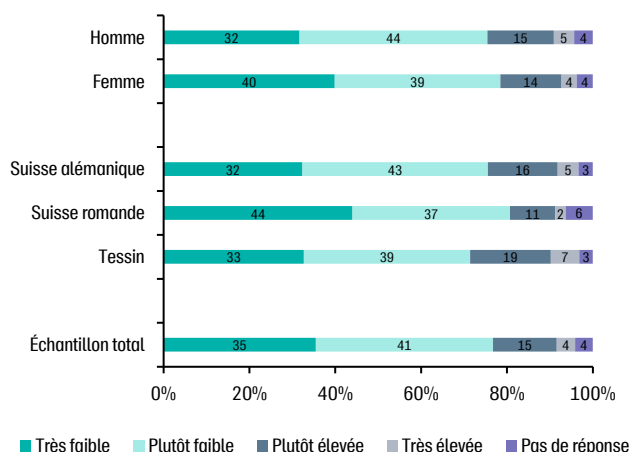
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition des automobilistes, pour chaque sexe et chaque région linguistique, selon le nombre de verres après lequel elles ou ils ne se sentent plus capables de conduire en toute sécurité, 2022



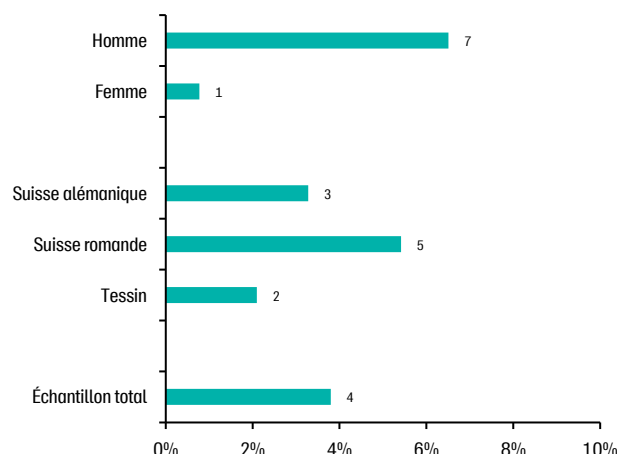
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition des automobilistes, pour chaque sexe et chaque région linguistique, selon leur estimation de la probabilité qu'elles ou ils fassent l'objet d'un contrôle de vitesse, 2022



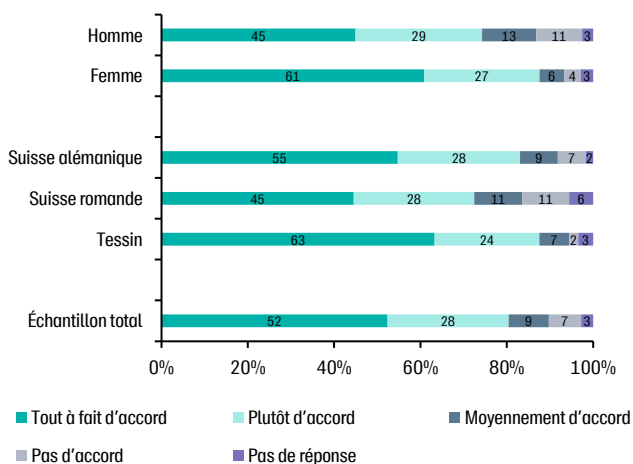
Source: BPA: sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes qui ont fait l'objet d'au moins un contrôle de l'alcoolémie en 2021, selon le sexe et la région linguistique, 2022



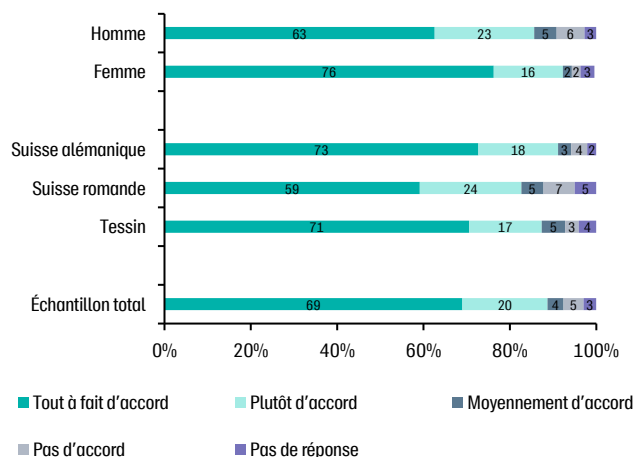
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque sexe et chaque région linguistique, des avis des automobilistes sur l'affirmation «Il est pertinent d'infliger de lourdes sanctions aux personnes qui prennent le volant sous l'emprise de l'alcool», 2022



Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque sexe et chaque région linguistique, des avis des automobilistes sur l'affirmation «Si je bois plus d'alcool qu'autorisé, j'ai un plus grand risque d'avoir un accident», 2022



Source: BPA: sondage auprès de la population

Vitesse

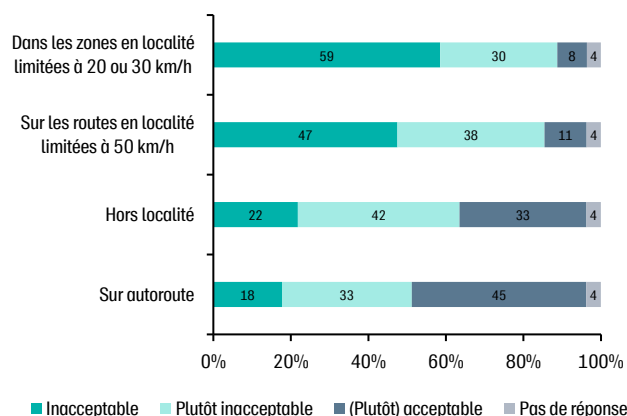
Une majorité de la population estime que conduire plus vite qu'autorisé est un comportement (plutôt) inacceptable, surtout en localité et, a fortiori, dans les zones limitées à 20 ou 30 km/h. La fréquence des contrôles de vitesse est jugée trop faible ou adéquate par plus de la moitié des personnes interrogées. Un bon quart indique toutefois qu'elle est trop élevée. Ce sont surtout les hommes, les jeunes adultes, les Suisses alémaniques et les personnes conduisant souvent une voiture qui sont de cet avis.

La probabilité de faire l'objet d'un contrôle de vitesse est jugée faible par les personnes interrogées. Seules 13 % estiment qu'un tel contrôle est très probable et 29 % qu'il est plutôt probable. La proportion d'automobilistes s'attendant à de tels contrôles est cependant plus importante au Tessin. C'est également dans cette région que la proportion d'automobilistes déclarant avoir été soumis-es à un contrôle de vitesse (hors radars fixes connus) en 2021 est la plus élevée: 13 % contre 6 % en moyenne suisse. Les personnes qui sont chaque jour au volant d'une voiture de tourisme ont fait bien plus souvent l'objet d'un contrôle de vitesse que celles qui circulent moins fréquemment. On relève aussi que nettement plus d'hommes que de femmes ont indiqué avoir subi un contrôle de vitesse en 2021.

La part des conducteur-rices ayant reçu des amendes pour excès de vitesse était de 22 % en 2021. Davantage d'hommes que de femmes se sont vu infliger de telles amendes.

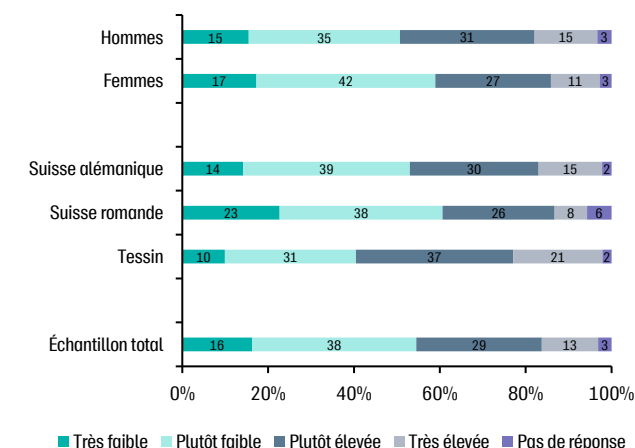
Les vitesses moyennes mesurées dans le cadre du relevé concernant la vitesse réalisé par le BPA en 2019 étaient de 48, 70 et 110 km/h sur les routes avec régimes de vitesse de respectivement 50, 80 et 120 km/h, et donc inférieures aux limites applicables. Sur les routes limitées à 30 km/h, la vitesse 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 l'acceptabilité du dépassement des limitations de vitesse selon les vitesses signalées, 2022



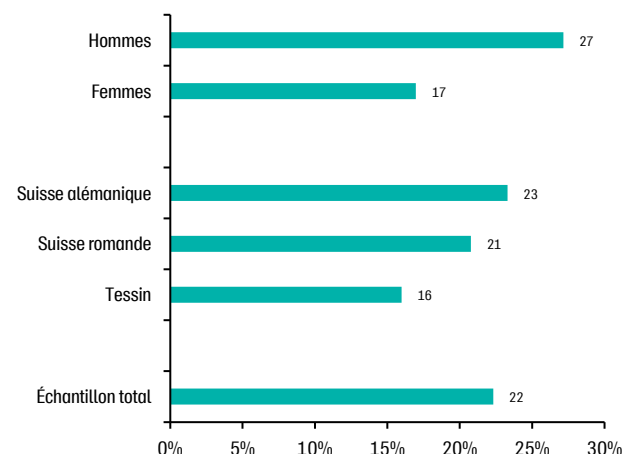
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition des automobilistes, pour chaque sexe et chaque région linguistique, selon leur estimation de la probabilité de faire l'objet d'un contrôle de vitesse (hors radars fixes connus), 2022



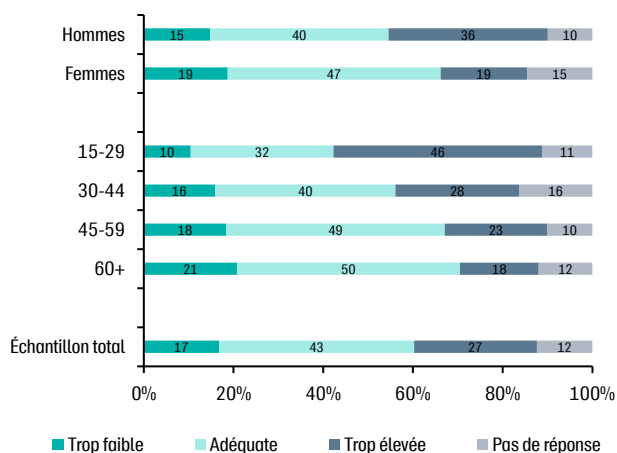
Source: BPA: sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes ayant reçu une amende pour excès de vitesse en 2021, selon le sexe et la région linguistique, 2022



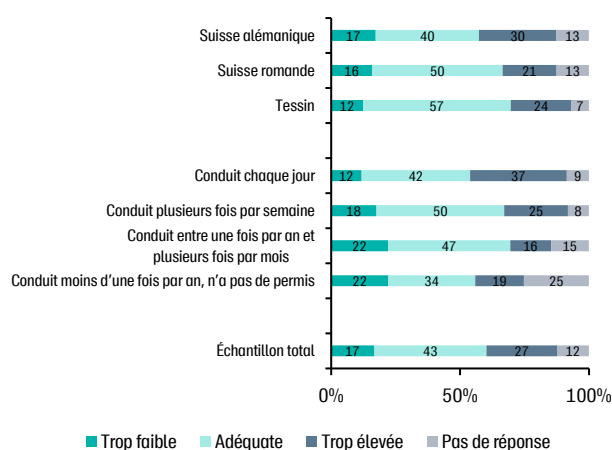
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque sexe et différentes classes d'âge, des avis sur la fréquence des contrôles de vitesse, 2022



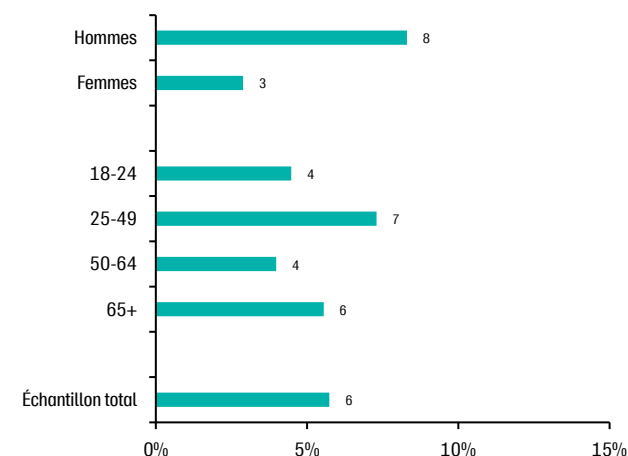
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque région linguistique et différentes fréquences de conduite, des avis sur la fréquence des contrôles de vitesse, 2022



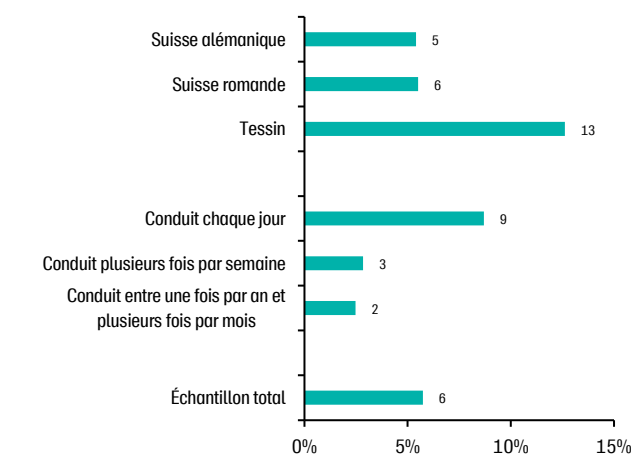
Source: BPA: sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes ayant fait l'objet d'au moins un contrôle de vitesse (hors radars fixes connus) en 2021, selon le sexe et l'âge, 2022



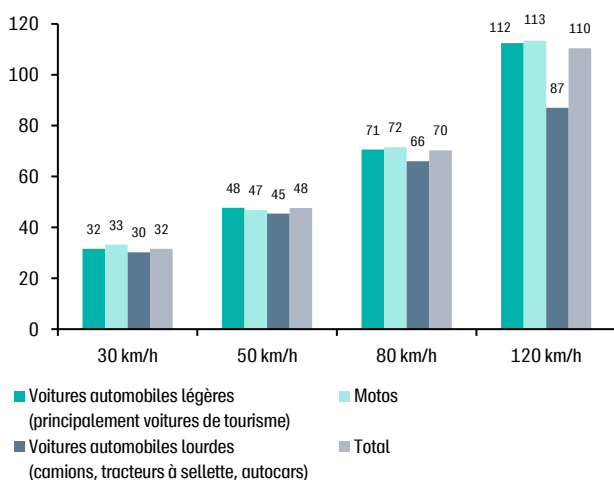
Source: BPA: sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes ayant fait l'objet d'au moins un contrôle de vitesse (hors radars fixes connus) en 2021, selon la région linguistique et la fréquence de conduite, 2022



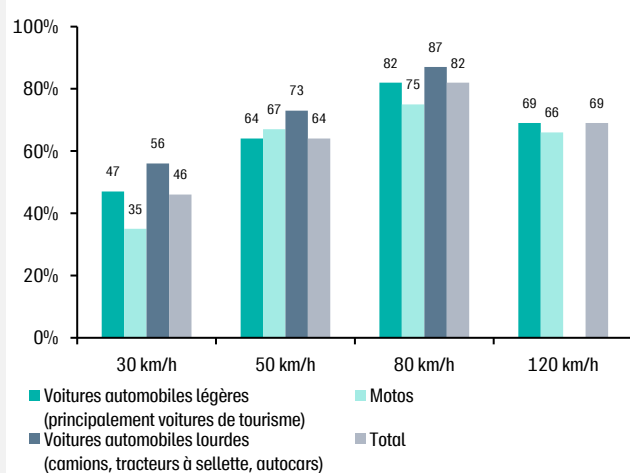
Source: BPA: sondage auprès de la population

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



Source: BPA: relevé «trafic routier»

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



Source: BPA: relevé «trafic routier»

Utilisation d'aides à la visibilité par les cyclistes

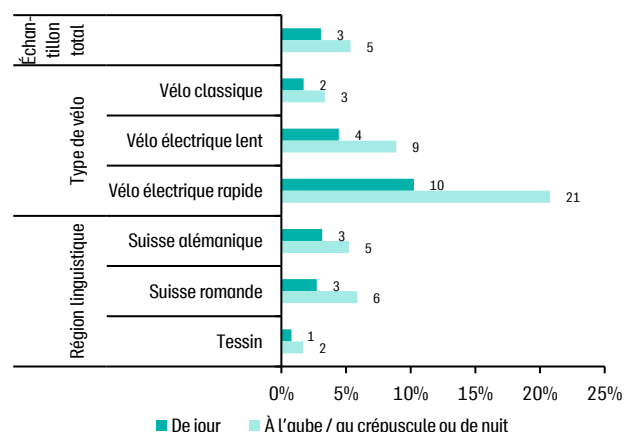
En 2022, le BPA a effectué pour la première fois un relevé portant sur l'utilisation d'aides à la visibilité par les cyclistes, motorisé-es ou non. Entre début septembre et début octobre, 5292 cyclistes ont été observé-es à proximité de 25 gares réparties dans toute la Suisse. Afin qu'il soit possible de comparer les comportements adoptés dans différentes conditions de lumière, les observations ont eu lieu entre 6 h et 9 h du matin.

Les aides à la visibilité sont utilisées plus souvent à l'aube / au crépuscule ou de nuit que de jour. Ainsi, 83 % des cyclistes (motorisé-es ou non) utilisent au moins une aide à la visibilité dans le premier cas, contre 53 % dans le second. Les cyclistes motorisé-es, en particulier celles et ceux qui ont un vélo électrique rapide, utilisent plus souvent de telles aides que les cyclistes non motorisé-es. À l'aube / au crépuscule ou de nuit, 5 % des cyclistes (motorisé-es ou non) roulent sans aucun éclairage et vêtus d'habits sombres.

La proportion de cyclistes roulant avec l'éclairage allumé varie selon les régions linguistiques. Alors qu'en Suisse alémanique, elle est de 51 % de jour et de 86 % à l'aube / au crépuscule ou de nuit, les proportions correspondantes sont de 40 % et de 65 % en Suisse romande et de 24 % et de 58 % au Tessin. À noter que les chiffres pour le Tessin sont fondés sur un petit échantillon.

Les casques améliorant la visibilité, dont le taux de port est de 5 % de jour et de 8 % à l'aube / au crépuscule ou de nuit, constituent le produit de sécurité le plus souvent utilisé. En deuxième position vient le gilet de sécurité. Le taux de port de ce dernier augmente entre 15 et 59 ans. Il ne varie en revanche guère selon le sexe.

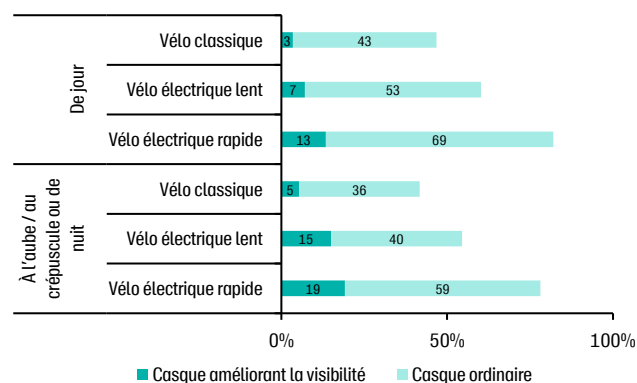
Taux de port du gilet de sécurité chez les cyclistes selon le type de vélo, la région linguistique et les conditions de lumière, 2022



Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Proportion de cyclistes portant respectivement un casque améliorant la visibilité* et un casque ordinaire selon le type de vélo et les conditions de lumière, 2022

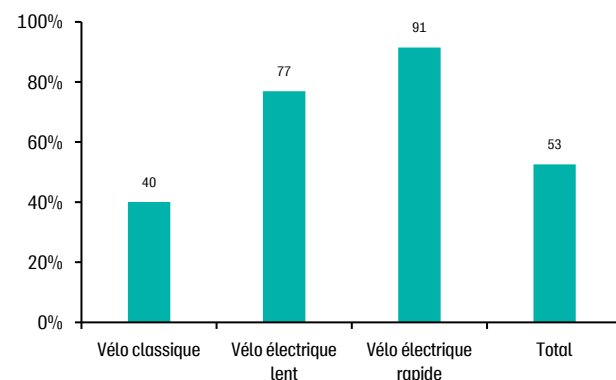


* Est considéré comme un casque améliorant la visibilité un casque fluo ou doté d'un éclairage; à l'aube / au crépuscule ou de nuit, est également considéré comme tel un casque réfléchissant.

Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Proportion des cyclistes (motorisé-es ou non) utilisant des aides à la visibilité* de jour, 2022

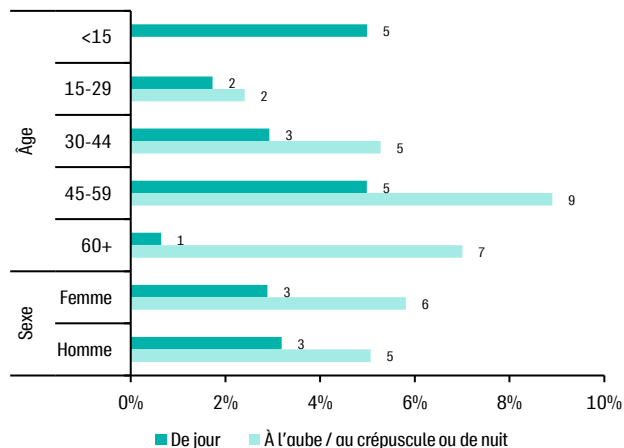


* Éclairage de vélo ou produits améliorant la visibilité portés par les cyclistes (vêtements ou autres produits fluos, réfléchissants ou dotés d'un éclairage)

Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

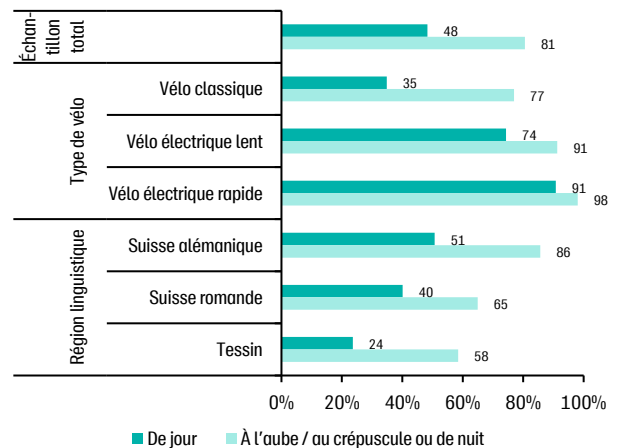
Taux de port du gilet de sécurité chez les cyclistes (motorisé-es ou non) selon l'âge, le sexe et les conditions de lumière, 2022



Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

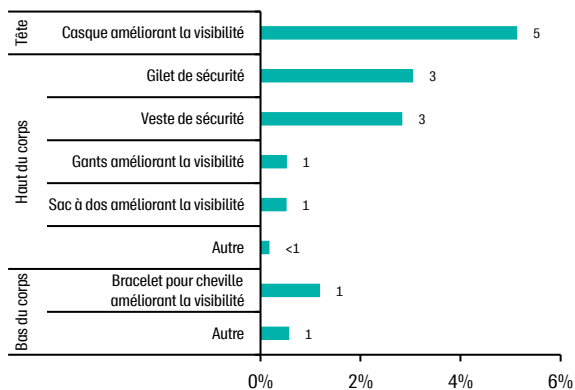
Proportion de cyclistes roulant avec l'éclairage allumé selon le type de vélo, la région linguistique et les conditions de lumière, 2022



Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Proportion de cyclistes (motorisé-es ou non) qui, de jour, portent les produits améliorant la visibilité* suivants, 2022

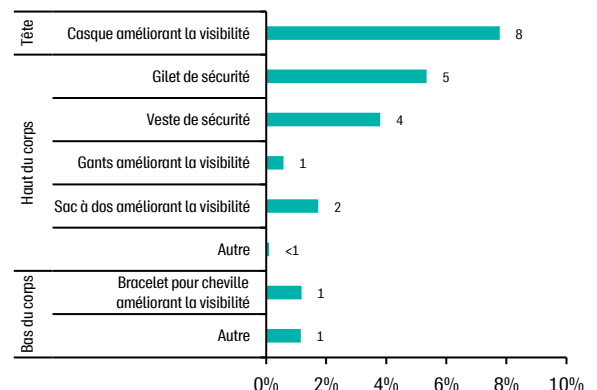


* Fluos ou dotés d'un éclairage

Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Proportion de cyclistes (motorisé-es ou non) qui, à l'aube / au crépuscule ou de nuit, portent les produits améliorant la visibilité* suivants, 2022

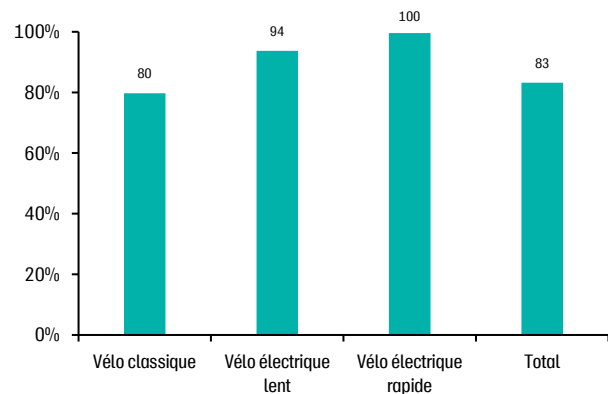


* Fluos, réfléchissants ou dotés d'un éclairage

Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Proportion des cyclistes (motorisé-es ou non) utilisant des aides à la visibilité* à l'aube / au crépuscule ou de nuit, 2022

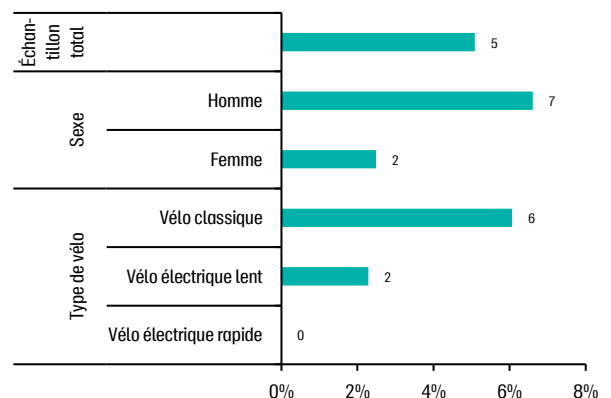


* Éclairage de vélo ou produits améliorant la visibilité portés par les cyclistes (vêtements ou autres produits fluos, réfléchissants ou dotés d'un éclairage)

Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Proportion de cyclistes (motorisé-es ou non) qui, à l'aube / au crépuscule ou de nuit, roulent sans éclairage et portent des vêtements sombres, 2022



Échantillon 2022: 5292 cyclistes (motorisé-es ou non)

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Inattention, distraction

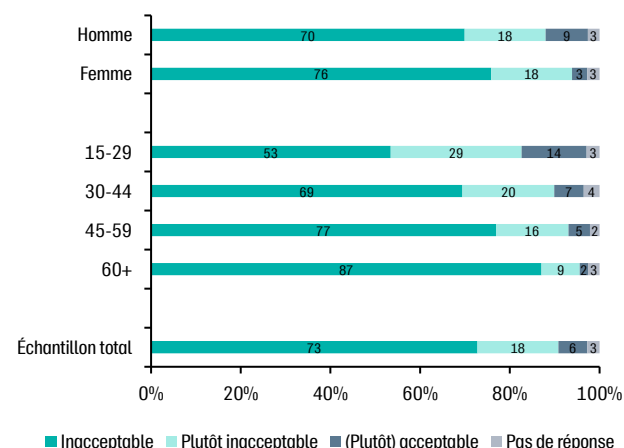
Selon le sondage auprès de la population mené par le BPA en 2022, téléphoner en conduisant avec un portable à la main est un comportement considéré par une large majorité comme inacceptable. La part des personnes exprimant cette opinion croît avec l'âge. En outre, plus de la moitié de la population estime que le nombre de contrôles portant sur l'utilisation du téléphone portable au volant est insuffisant. En particulier les femmes, les personnes âgées et les Suisses alémaniques sont de cet avis.

La probabilité de faire l'objet d'un contrôle consécutif à l'utilisation du téléphone portable au volant est jugée très faible ou plutôt faible par respectivement 46 % et 36 % des automobilistes. Au Tessin, la proportion d'automobilistes jugeant cette probabilité très élevée est plus importante que dans les deux autres régions.

Une minorité de conducteur·rices utilisent des fonctions de leur téléphone portable qui les aident à ne pas être distrait·es au volant. Les fonctions les plus utilisées sont la connexion du smartphone au véhicule via Android Auto ou Apple CarPlay et la désactivation des sons de notification. La première est davantage utilisée par les hommes et les jeunes adultes.

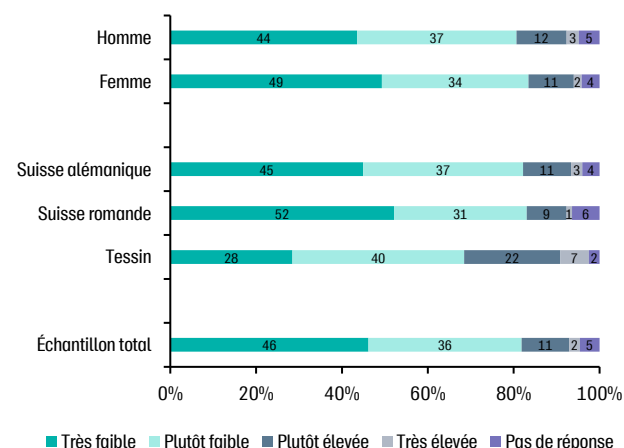
Selon le relevé «Distraction dans le trafic routier», les piéton·nes présentent un taux de distraction nettement plus élevé que les autres usager·ères de la route: une personne sur deux est distraite en traversant la route, alors que les personnes au volant d'une voiture de tourisme ou d'une voiture de livraison sont environ une sur trois et celles qui roulent sur des vélos classiques ou électriques environ une sur cinq à être distraites en conduisant. Entre 2020 et 2022, 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.

Répartition, pour chaque sexe et différentes classes d'âge, des avis sur l'acceptabilité du comportement consistant à téléphoner en conduisant, le portable à la main, 2022



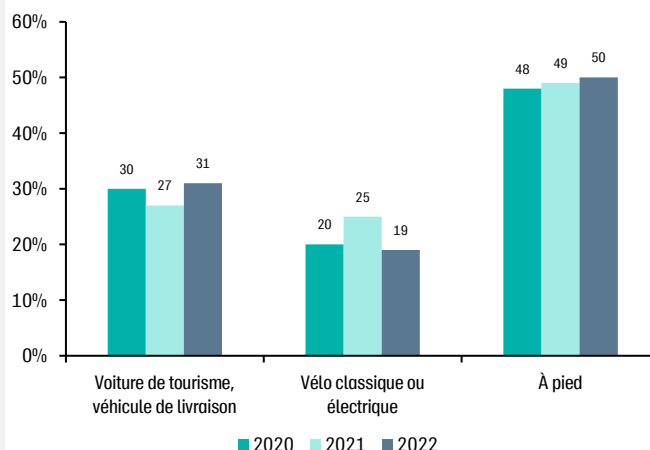
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition des automobilistes, pour chaque sexe et chaque région linguistique, selon leur estimation de la probabilité de faire l'objet d'un contrôle consécutif à l'utilisation du téléphone portable au volant, 2022



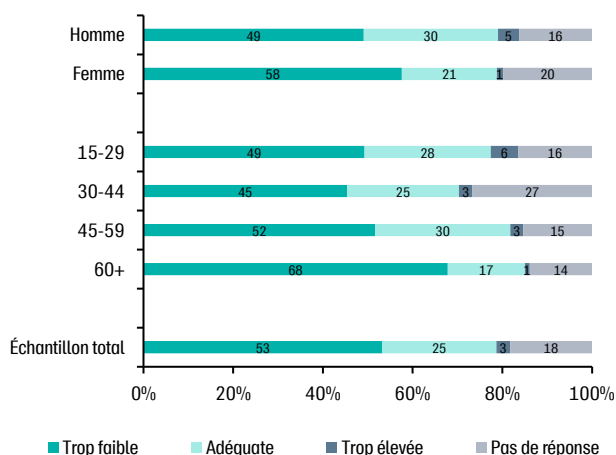
Source: BPA: sondage auprès de la population

Taux de distraction selon le moyen de locomotion, 2020/2021/2022



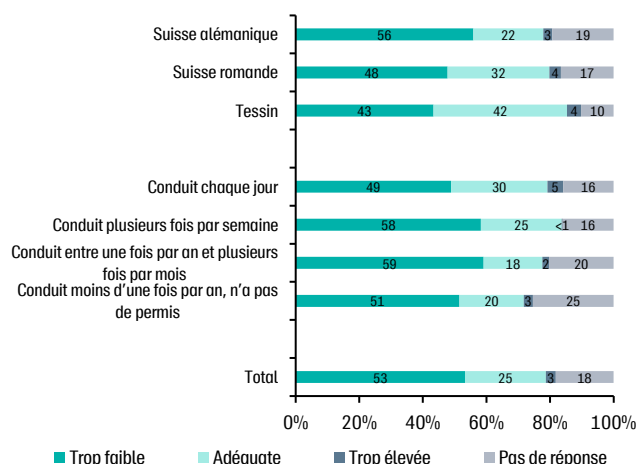
Source: BPA: relevé «trafic routier»

Répartition, pour chaque sexe et différentes classes d'âge, des avis sur la fréquence des contrôles portant sur l'utilisation du téléphone portable au volant, 2022



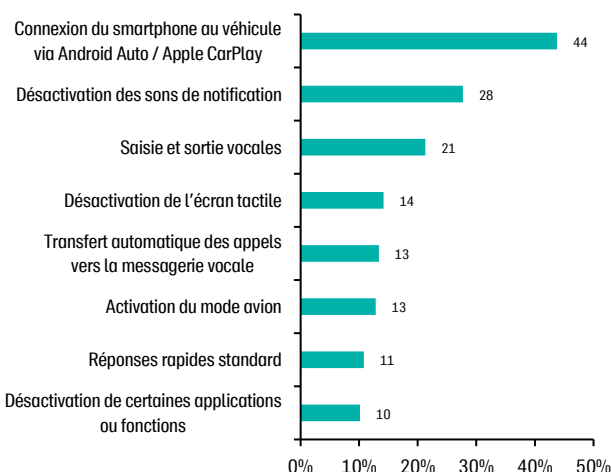
Source: BPA: sondage auprès de la population

Répartition, pour chaque région linguistique et différentes fréquences de conduite, des avis sur la fréquence des contrôles portant sur l'utilisation du téléphone portable au volant, 2022



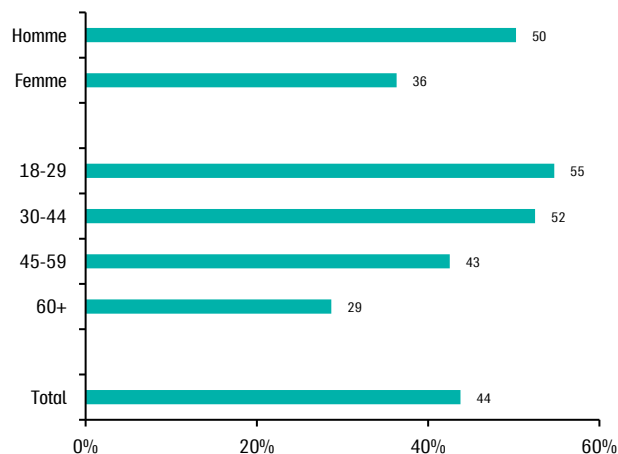
Source: BPA: sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes utilisant au moins de temps en temps les fonctions suivantes de leur téléphone portable en conduisant, 2022



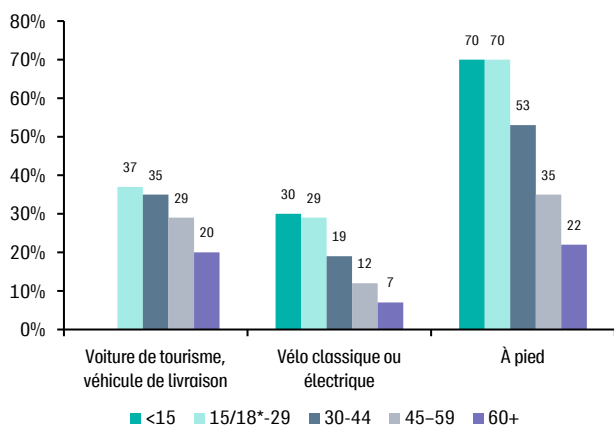
Source: BPA: sondage auprès de la population

Proportion d'automobilistes utilisant au moins de temps en temps la fonction de connexion du smartphone au véhicule via Android Auto / Apple CarPlay, selon le sexe et l'âge, 2022



Source: BPA: sondage auprès de la population

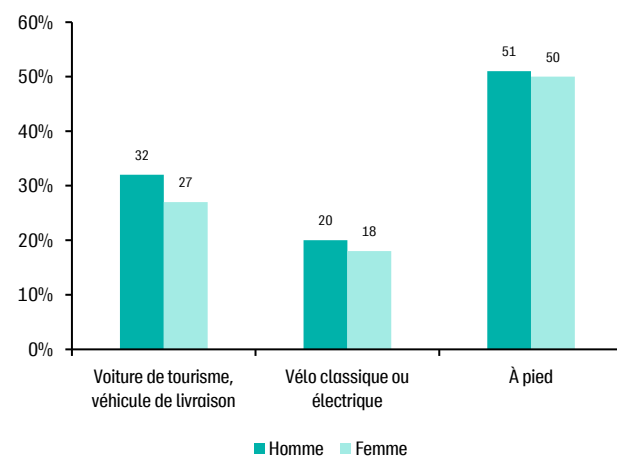
Taux de distraction selon l'âge et le moyen de locomotion, 2022



* 18-29 ans pour les voitures de tourisme et les véhicules de livraison

Source: BPA: relevé «trafic routier»

Taux de distraction selon le sexe et le moyen de locomotion, 2022



Source: BPA: relevé «trafic routier»

Conclusion

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

Principaux résultats

En 2022, l'accidentalité routière a atteint un niveau qui n'avait plus été atteint depuis sept ans. Le nombre de personnes tuées est passé de 200 en 2021 à 241 en 2022, soit une progression de 21 %. Le chiffre des décès pour les occupant·es de voitures de tourisme et les cyclistes motorisé·es (respectivement 87 et 23) accuse une hausse d'un tiers dans les deux cas. Alors que le nombre d'usager·es de la route tué·es a augmenté pour presque toutes les tranches d'âge, celui des blessé·es graves est resté stable (environ 4000). Il a connu une nette progression uniquement chez les seniors et les 15-17 ans.

Au cours des dix dernières années, le nombre de personnes tuées sur les routes a baissé en moyenne de 3 % par an et celui des blessé·es graves, de 1 % par an. En 2022, le nombre de personnes grièvement blessées a légèrement augmenté (+2 %), alors que celui des tué·es a progressé de 21 %. La majeure partie des 241 personnes mortellement accidentées dans le trafic routier cette année-là circulaient en voiture, à moto ou à pied. Les blessé·es graves, pour leur part, sont en majorité des motocyclistes.

L'évolution des accidents de vélo reste problématique: le nombre d'accidents graves n'a pas baissé chez les cyclistes non motorisé·es et il a explosé chez les cyclistes motorisé·es. Ce qui est sûr, c'est que la sécurité des cyclistes et celle des piéton·es reste un défi majeur en Suisse.

En 2022, la hausse du nombre de personnes grièvement blessées a été la plus forte parmi les seniors et les 15-17 ans. Chez les seniors, l'élément déterminant pour cette augmentation est vraisemblablement l'évolution démographique. Chez les adolescent·es, il s'agit d'une décision politique: depuis 2021, les motos et scooters atteignant une vitesse maximale de 45 km/h peuvent être conduits dès l'âge de 15 ans et les motos de 125 cm³, dès l'âge de 16 ans. En 2022, plus de 120 motocyclistes âgé·es de 15 à 17 ans ont été grièvement blessé·es et trois ont été tué·es. Pour la deuxième année consécutive depuis la modification législative, le nombre d'accidents graves touchant cette population est très élevé.

Les accidents graves de la route continuent à se produire, pour la plupart, à l'intérieur des localités. Les accidents mortels ont cependant lieu plus fréquemment hors des localités qu'en localité. Les erreurs de comportement jouent un rôle important dans les accidents graves. L'inattention / la distraction, les refus de priorité, la vitesse et l'alcool sont les principales causes de ces accidents. Les collisions impliquant des deux-roues (vélo non motorisé, vélo électrique ou moto) résultent le plus

souvent d'un refus de priorité. Les erreurs de comportement peuvent aussi être la conséquence d'une infrastructure routière défavorable.

Plus d'un quart des automobilistes affirment conduire au moins de temps en temps après avoir bu deux verres d'alcool ou plus. Sur les routes limitées à 30 km/h, tout juste un véhicule sur deux respecte la limite de vitesse. En Suisse, les automobilistes s'attendent rarement à un contrôle de l'alcoolémie ou de la vitesse. Fait remarquable: de nombreux usager·es de la route, au premier rang desquels les piéton·es, sont distrait·es.

Il y a par ailleurs une large marge de progression en ce qui concerne l'utilisation de moyens permettant de se rendre visible à vélo: les cyclistes (motorisé·es ou non) ne sont que 3 % à porter un gilet de sécurité de jour.

Des enquêtes montrent en outre que la population est majoritairement favorable aux mesures de sécurité et considère majoritairement comme inacceptables les comportements dangereux.

Perspectives

Après une nette baisse du nombre de tué·es sur les routes suisses ces dernières années, la tendance est de nouveau à la hausse. En 2022, l'accidentalité routière a atteint un niveau inégalé depuis sept ans. La sécurité routière des piéton·nes et des cyclistes reste un défi majeur. Ces groupes d'usager·ères doivent bénéficier d'une protection particulière. Pour atteindre cet objectif, il faut des mesures infrastructurelles adaptées, un travail de sensibilisation ciblé et des systèmes d'aide à la conduite avancés, mais également une volonté politique d'accorder de nouveau plus d'importance à la sécurité routière.

La sécurité routière s'est nettement améliorée au cours des dernières décennies. Les routes suisses comptent aujourd'hui parmi les plus sûres du monde. L'évolution défavorable enregistrée en 2022 interpelle néanmoins et témoigne de la nécessité pour la Suisse d'agir.

Des mesures s'imposent dans le domaine de la mobilité douce. Les piéton·nes et les cyclistes, motorisé·es ou non, sont en effet les premières victimes des accidents mortels survenant en localité. Faute d'habillage protecteur, ces groupes d'usager·ères de la route présentent, par rapport aux automobilistes, un net surrisque de décéder des suites d'un accident.

Afin que la mobilité douce devienne plus sûre, il faut un travail de prévention global, prévoyant des mesures au niveau à la fois de l'infrastructure, des règles, de la sensibilisation et de la technologie.

Infrastructure: concevoir l'infrastructure routière de telle sorte qu'elle soit sûre pour l'ensemble des usager·ères est un véritable défi. Or, une infrastructure appropriée et bien conçue est essentielle à la sécurité de la mobilité douce. Cela passe, par exemple, par des voies cyclables et des traversées bien marquées et à haut standard d'aménagement, un éclairage suffisant, une signalisation claire et des chemins piétonniers sûrs. Il faut par ailleurs s'efforcer de séparer la mobilité douce du trafic motorisé, notamment en construisant des chemins piétonniers et des voies cyclables à l'écart de la chaussée. La loi sur les voies cyclables adoptée par le Parlement en 2022 devrait avoir un effet positif dans ce domaine puisqu'elle contraint les cantons à planifier et réaliser des réseaux de voies cyclables.

Règles: il est essentiel que tou·tes les usager·ères se tiennent aux règles et lois en matière de circulation routière. Observation des limites de vitesse et des règles de priorité, arrêt aux passages piétons ou encore respect des distances de sécurité, y compris avec les adeptes de la mobilité douce,

sont autant de comportements importants. Un niveau de vitesse adéquat (p. ex. limite de 30 km/h) est en outre indispensable à la sécurité du trafic lent.

Sensibilisation: un travail continu d'information des usager·ères quant aux dangers du trafic routier peut contribuer à renforcer la sécurité. Il convient d'attirer l'attention de la population sur les mesures permettant de se protéger, comme le port d'un casque ou d'un gilet de sécurité, et d'encourager les usager·ères à adopter un comportement sûr.

Technologie: les progrès technologiques apportés aux véhicules recèlent, eux aussi, un potentiel d'amélioration de la sécurité. Les systèmes d'aide à la conduite qui orientent l'attention des automobilistes sur les dangers de la route ou qui les assistent en cas d'urgence en sont un exemple emblématique. Quant aux systèmes de trafic intelligents, qui optimisent les flux de circulation et limitent les conflits entre les usager·ères, ils constituent également un atout pour la sécurité routière.

Il est possible d'accroître la sécurité des adeptes de la mobilité douce à l'intérieur des localités en engageant des mesures et investissements ciblés. Une des mesures de prévention les plus efficaces consiste à limiter la vitesse à 30 km/h en localité. Il faut par ailleurs aménager les infrastructures routières de sorte qu'elles soient lisibles et tolèrent les erreurs, et encourager l'utilisation systématique des systèmes d'aide à la conduite axés sur la sécurité.

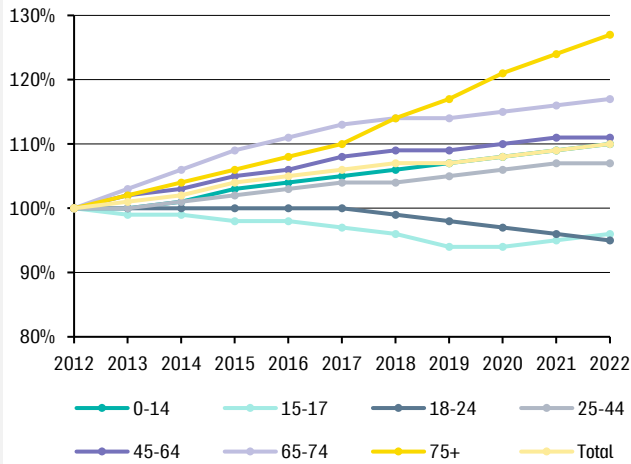
	2022			Différence par rapport à 2021					
	Tué-es	Blessé-es graves	Total	Tué-es		Blessé-es graves		Total	
				Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%	Chiffres absolus	%
Moyen de locomotion									
Voiture de tourisme	87	768	855	22	33.8	30	4.1	52	6.5
Moto	46	1 063	1 109	−1	−2.1	−4	−0.4	−5	−0.4
Vélo électrique	23	560	583	6	35.3	29	5.5	35	6.4
Cycle	19	769	788	−3	−13.6	−50	−6.1	−53	−6.3
À pied (y c. EAV)	40	497	537	3	8.1	11	2.3	14	2.7
Autres	26	345	371	14	116.7	53	18.2	67	22.0
Âge									
0-6	5	44	49	4	400.0	−1	−2.2	3	6.5
7-14	3	108	111	2	200.0	−29	−21.2	−27	−19.6
15-17	4	219	223	1	33.3	24	12.3	25	12.6
18-24	30	429	459	7	30.4	4	0.9	11	2.5
25-44	48	1 002	1 050	11	29.7	−22	−2.1	−11	−1.0
45-64	60	1 312	1 372	11	22.4	40	3.1	51	3.9
65-74	30	450	480	−2	−6.3	8	1.8	6	1.3
75+	61	438	499	7	13.0	45	11.5	52	11.6
Sexe									
Homme	181	2 697	2 878	27	17.5	79	3.0	106	3.8
Femme	60	1 305	1 365	14	30.4	−10	−0.8	4	0.3
Région linguistique									
Suisse alémanique	158	2 598	2 756	33	26.4	−24	−0.9	9	0.3
Suisse romande	73	1 211	1 284	10	15.9	70	6.1	80	6.6
Tessin	10	193	203	−2	−16.7	23	13.5	21	11.5
Type d'occupant-e									
Conducteur-riche	171	3 197	3 368	21	14.0	27	0.9	48	1.4
Passager-ère	30	308	338	17	130.8	31	11.2	48	16.6
Lieu									
En localité	87	2 399	2 486	4	4.8	8	0.3	12	0.5
Hors localité	133	1 428	1 561	31	30.4	85	6.3	116	8.0
Sur autoroute	21	175	196	6	40.0	−24	−12.1	−18	−8.4
Type d'accident									
Impliquant un-e piéton-ne	38	462	500	0	0.0	4	0.9	4	0.8
Perte de maîtrise	124	1 888	2 012	36	40.9	62	3.4	98	5.1
Collision frontale	26	240	266	6	30.0	22	10.1	28	11.8
Dépassement ou changement de voie de circulation	9	189	198	−4	−30.8	19	11.2	15	8.2
Tamponnement	14	328	342	1	7.7	9	2.8	10	3.0
En quittant une route, en s'engageant sur une route	19	620	639	−2	−9.5	−59	−8.7	−61	−8.7
En traversant une route	6	179	185	3	100.0	22	14.0	25	15.6
Autres	5	96	101	1	25.0	−10	−9.4	−9	−8.2
Conditions de lumière									
De jour	165	2 937	3 102	24	17.0	82	2.9	106	3.5
À l'aube, au crépuscule	19	274	293	9	90.0	−96	−25.9	−87	−22.9
De nuit	55	791	846	6	12.2	86	12.2	92	12.2
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	219	3 632	3 851	54	32.7	100	2.8	154	4.2
Pluie, grêle, chutes de neige	16	342	358	−9	−36.0	−31	−8.3	−40	−10.1
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	172	2 876	3 048	38	28.4	135	4.9	173	6.0
Week-end	69	1 126	1 195	3	4.5	−66	−5.5	−63	−5.0
Cause									
Refus de priorité	70	1 250	1 320	17	32.1	−45	−3.5	−28	−2.1
Inattention, distraction	29	929	958	−13	−31.0	−59	−6.0	−72	−7.0
Vitesse	70	740	810	15	27.3	−57	−7.2	−42	−4.9
Alcool	37	510	547	16	76.2	69	15.6	85	18.4
Utilisation inadéquate du véhicule	20	355	375	8	66.7	−9	−2.5	−1	−0.3
Stupéfiants, médicaments	18	180	198	3	20.0	57	46.3	60	43.5
Total	241	4 002	4 243	41	20.5	69	1.8	110	2.7

	Moyenne 2018-2022			Évolution moyenne 2012-2022 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	724	797	-3	-2.8	-42	-3.8	-45	-3.7
Moto	43	1 037	1 081	-2	-3.0	-18	-1.5	-20	-1.6
Vélo électrique	16	455	471	1	17.5	52	66.4	53	61.9
Cycle	23	840	863	-0.4	-1.3	-1	-0.2	-2	-0.2
À pied (y c. EAV)	40	518	558	-3	-4.4	-23	-3.4	-26	-3.4
Autres	23	274	296	-1	-1.9	7	2.4	6	1.8
Âge									
0-6	3	40	44	-0.4	-6.4	-1	-2.1	-2	-2.5
7-14	3	128	130	-1	-4.9	-7	-3.2	-9	-3.4
15-17	4	162	166	0.0	0.3	-2	-0.8	-2	-0.8
18-24	21	409	430	-2	-4.2	-14	-2.3	-16	-2.5
25-44	43	999	1 042	-1	-2.2	-19	-1.6	-21	-1.6
45-64	56	1 290	1 346	-3	-3.1	1	0.1	-2	-0.1
65-74	30	428	458	-1	-1.7	8	2.4	8	2.0
75+	58	392	450	0.2	0.4	8	2.6	8	2.3
Sexe									
Homme	165	2 581	2 746	-5	-2.1	-12	-0.4	-18	-0.6
Femme	53	1 267	1 319	-3	-3.4	-14	-0.9	-17	-1.1
Région linguistique									
Suisse alémanique	142	2 558	2 700	-6	-2.7	-1	0.0	-6	-0.2
Suisse romande	63	1 101	1 164	-3	-2.3	-16	-1.3	-18	-1.3
Tessin	12	189	201	-0.2	-0.9	-10	-3.3	-10	-3.2
Type d'occupant-e									
Conducteur-riche	157	3 048	3 205	-3	-1.4	11	0.3	8	0.2
Passager-ère	21	282	303	-2	-3.9	-13	-3.2	-15	-3.2
Lieu									
En localité	88	2 369	2 458	-3	-2.7	-18	-0.7	-22	-0.8
Hors localité	110	1 306	1 416	-3	-2.0	2	0.1	-1	-0.1
Sur autoroute	19	173	192	-2	-3.2	-9	-3.3	-11	-3.3
Type d'accident									
Impliquant un-e piéton-ne	39	492	531	-3	-4.2	-23	-3.5	-26	-3.6
Perte de maîtrise	108	1 757	1 865	-2	-1.1	32	1.9	30	1.6
Collision frontale	21	224	245	-1	-2.6	-3	-1.1	-4	-1.3
Dépassement ou changement de voie de circulation	9	169	179	-1	-6.0	-3	-1.4	-4	-1.9
Tamponnement	10	307	318	-0.2	-1.2	-6	-1.4	-6	-1.4
En quittant une route, en s'engageant sur une route	19	623	642	-0.4	-1.8	-19	-2.5	-19	-2.5
En traversant une route	6	169	175	-0.4	-5.0	-3	-1.4	-3	-1.5
Autres	4	107	112	-1	-7.2	-1	-1.2	-2	-1.6
Conditions de lumière									
De jour	152	2 809	2 962	-3	-1.4	-14	-0.5	-16	-0.5
À l'aube, au crépuscule	14	317	332	-0.5	-1.9	9	3.8	8	3.2
De nuit	50	720	770	-5	-4.2	-21	-2.3	-26	-2.4
Conditions météorologiques									
Pas de précipitations	191	3 471	3 661	-6	-2.2	-10	-0.3	-17	-0.4
Pluie, grêle, chutes de neige	20	353	372	-2	-4.6	-17	-3.1	-20	-3.2
Jour de la semaine									
Du lundi au vendredi	153	2 747	2 900	-6	-2.7	-28	-0.9	-35	-1.0
Week-end	65	1 101	1 165	-2	-2.2	2	0.2	0	0.0
Cause									
Refus de priorité	54	1 145	1 199	-1	-1.1	9	0.8	9	0.7
Inattention, distraction	38	955	993	-1	-2.8	-25	-2.3	-27	-2.2
Vitesse	59	710	769	-2	-2.4	-16	-1.8	-18	-1.8
Alcool	28	450	478	-2	-3.9	-4	-0.8	-6	-1.1
Utilisation inadéquate du véhicule	16	348	365	-1	-2.9	-6	-1.7	-7	-1.7
Stupéfiants, médicaments	14	136	150	-1	-2.5	3	2.0	2	1.4
Total	218	3 848	4 066	-8	-2.5	-26	-0.6	-34	-0.8

¹ Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

¹ Variation annuelle moyenne, calculée par régression linéaire

Évolution indexée de la population résidente permanente suisse selon l'âge, 2012-2022 (au 1^{er} janvier)

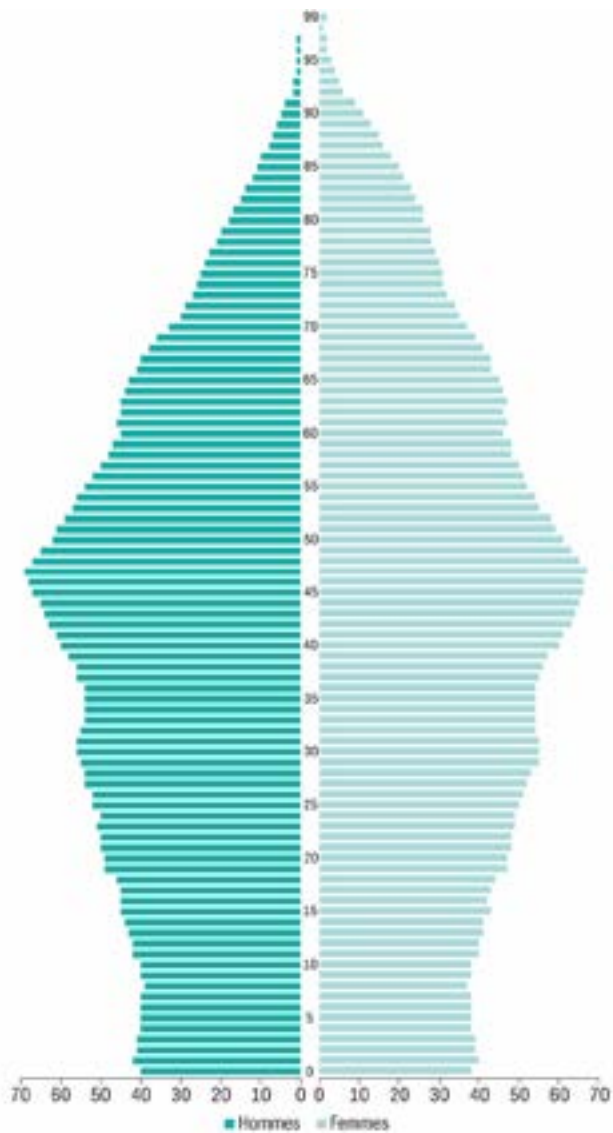


Population résidente permanente suisse selon l'âge et le sexe, 2022 (au 1^{er} janvier)

Âge	Hommes	Femmes	Total
0-14	677 737	641 905	1 319 642
15-17	130 108	122 873	252 981
18-24	331 823	310 054	641 877
25-44	1 225 766	1 195 475	2 421 241
45-64	1 225 623	1 216 108	2 441 731
65-74	404 286	439 645	843 931
75+	342 860	474 528	817 388
Total	4 338 203	4 400 588	8 738 791

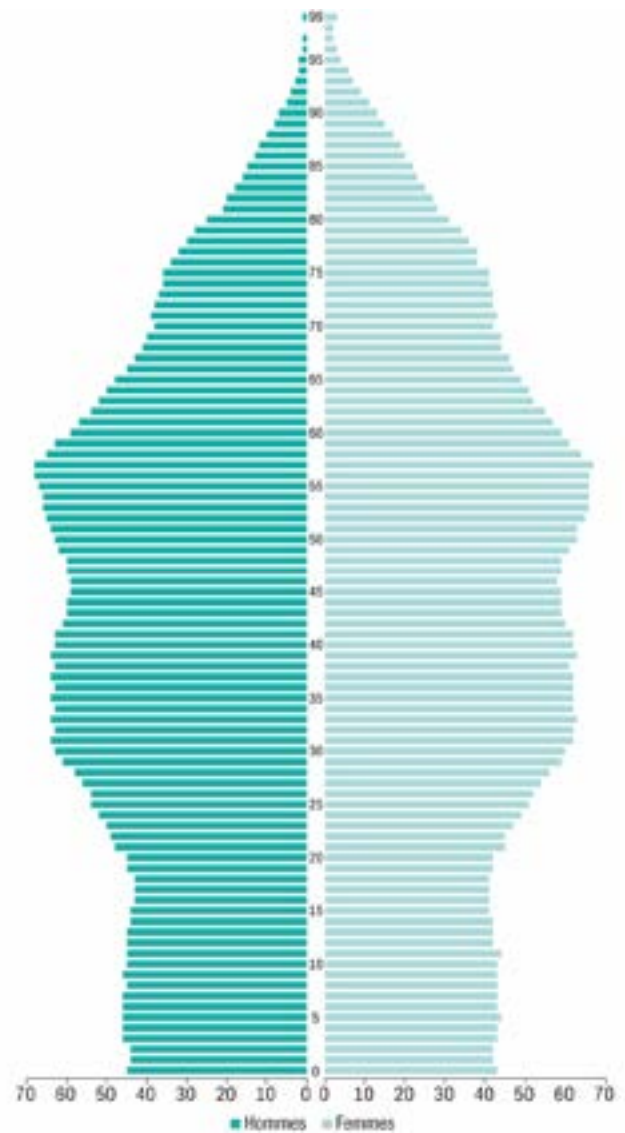
Source: OFS: STATPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitant-es selon l'âge et le sexe, 2012 (au 1^{er} janvier)



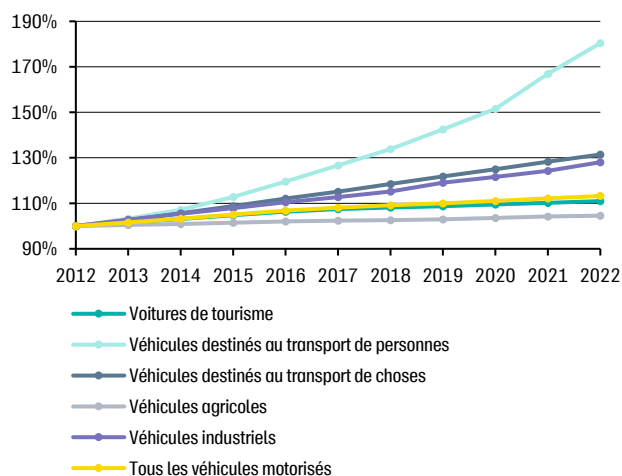
Source: OFS: STATPOP

Population résidente permanente suisse en milliers d'habitant-es selon l'âge et le sexe, 2022 (au 1^{er} janvier)



Source: OFS: STATPOP

Évolution indexée du parc de véhicules motorisés selon le type de véhicules, 2012-2022



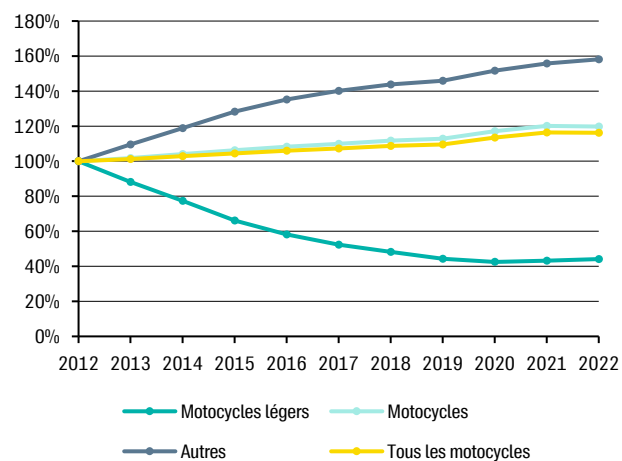
Source: OFS: parc des véhicules routiers

Parc de véhicules motorisés selon le type de véhicules, 2022

Type de véhicules	Nombre
Voitures de tourisme	4 721 280
Véhicules destinés au transport de personnes	105 158
Véhicules destinés au transport de choses	475 714
Véhicules agricoles	196 942
Véhicules industriels	79 691
Total	5 578 785

Source: OFS: parc des véhicules routiers

Évolution indexée du parc de motocycles selon le type de véhicules, 2012-2022



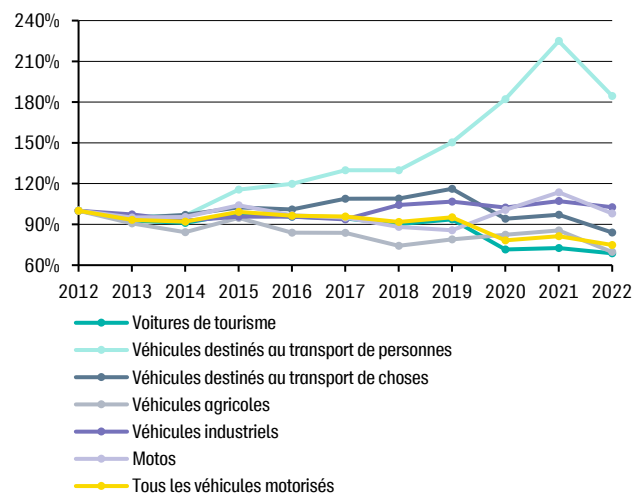
Source: OFS: parc des véhicules routiers

Parc de motocycles selon le type de véhicules, 2022

Type de véhicules	Nombre
Motocycles légers	19 155
Motocycles	735 335
Autres	35 304
Total	789 794

Source: OFS: parc des véhicules routiers

Évolution indexée des nouvelles immatriculations de véhicules motorisés, 2012-2022



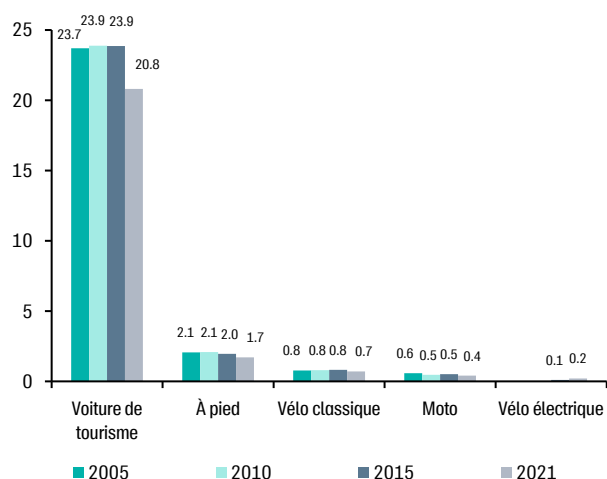
Source: OFS: nouvelles mises en circulation de véhicules routiers

Nouvelles immatriculations de véhicules motorisés, 2022

Véhicules motorisés	Nombre
Voitures de tourisme	229 403
Véhicules destinés au transport de personnes	7 972
Véhicules destinés au transport de choses	28 942
Véhicules agricoles	2 753
Véhicules industriels	4 518
Motos	48 799
Total	322 387

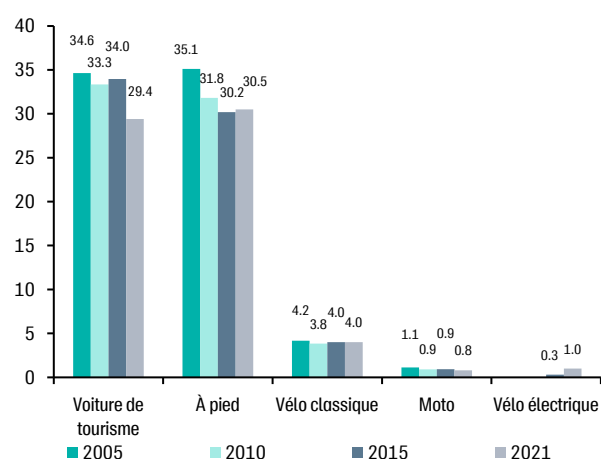
Source: OFS: nouvelles mises en circulation de véhicules routiers

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



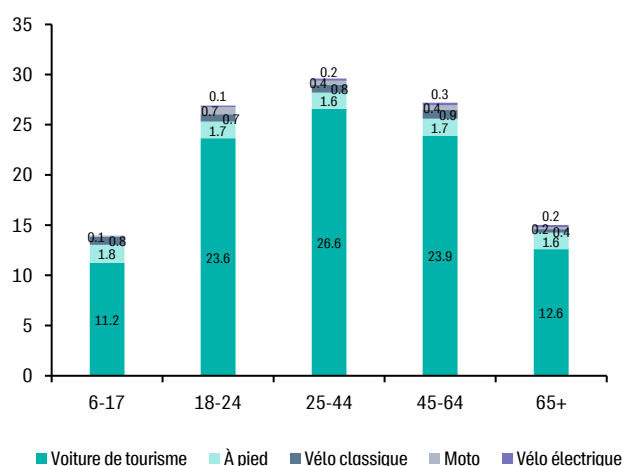
Source: ARE/OFS: MRMT

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



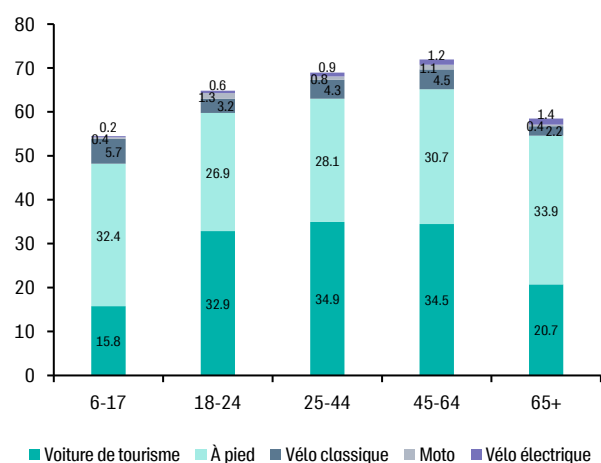
Source: ARE/OFS: MRMT

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



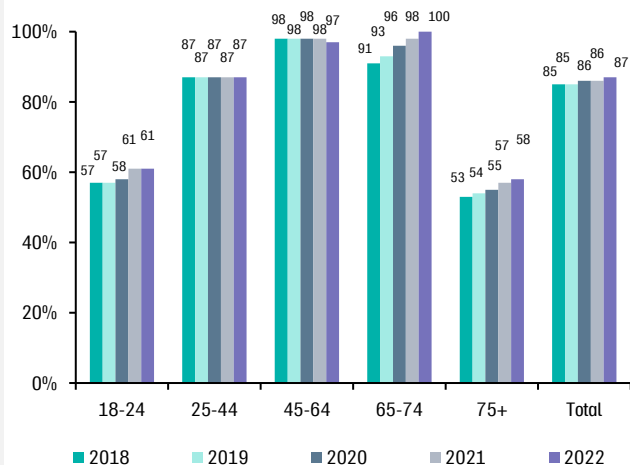
Source: ARE/OFS: MRMT

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



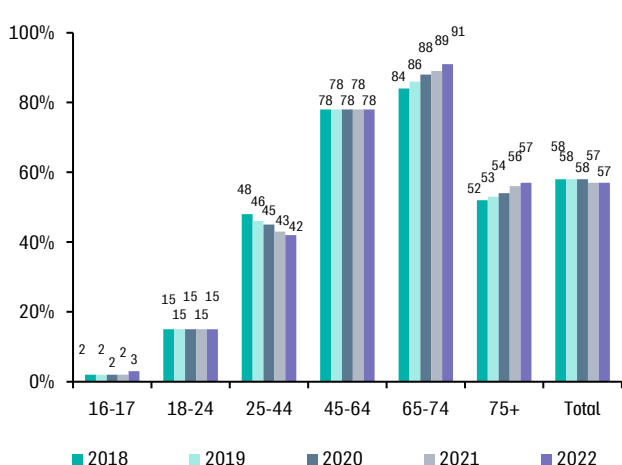
Source: ARE/OFS: MRMT

Proportion de titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon l'âge, 2018-2022



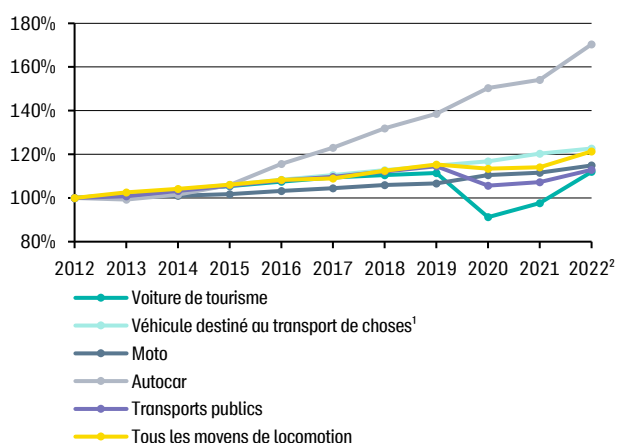
Source: OFROU: statistique des permis de conduire

Proportion de titulaires d'un permis de conduire pour motocycles selon l'âge, 2018-2022



Source: OFROU: statistique des permis de conduire

Évolution indexée des prestations kilométriques du trafic motorisé sur les routes suisses selon le moyen de locomotion, 2012-2022



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, 2012/2022

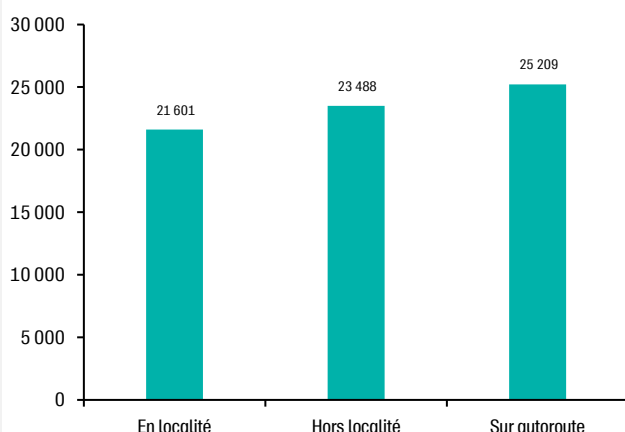
Moyen de locomotion	2012	2022²	Différence en %
Voiture de tourisme	53 721	60 156	+12
Véhicule destiné au transport de choses¹	6 005	7 364	+23
Moto	1 764	2 027	+15
Autres	573	751	+31
Total	62 063	70 298	+13

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, 2022



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, 2012/2022

Lieu	2012	2022	Différence en %
En localité	19 095	21 601	+13
Hors localité	20 765	23 488	+13
Sur autoroute	22 203	25 209	+14
Total	62 063	70 298	+13

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, 1970-2022

Année	Voiture de tourisme	Véhicule destiné au transport de choses¹	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
2022²	60 156	7 364	2 027

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, 1970-2022

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

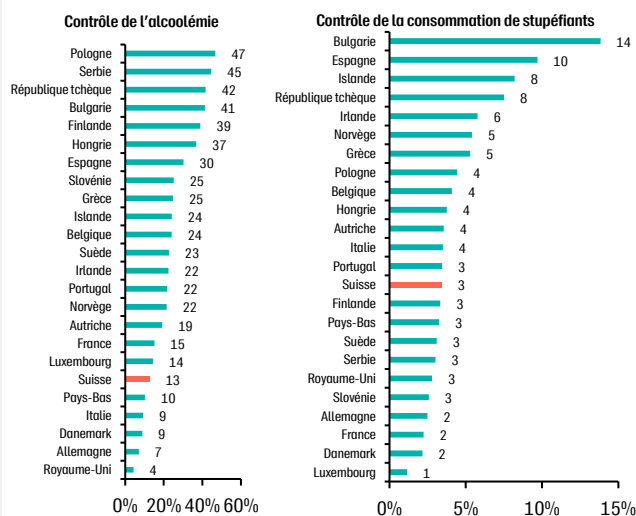
¹ Estimation du BPA

Source: OFS: PV-L, TP

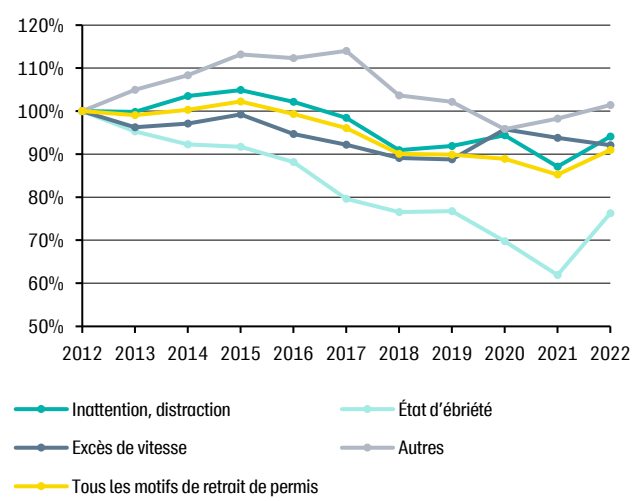
Instruments étalonnés de mesure de vitesse et de mesure de l'alcool à la disposition de la police selon le système de mesure, 2018-2022

Instruments de mesure... ... utilisés pour le contrôle de la vitesse	2018	2019	2020	2021	2022
Systèmes fixes non automatiques (p. ex. radars sur trépied, pistolets laser)	...	...	...	298	256
Systèmes mobiles embarqués	...	...	...	155	148
Systèmes fixes automatiques (p. ex. cabines radar)	...	...	...	600	679
Systèmes de contrôle de vitesse sur un tronçon	...	...	...	3	3
Total				1 056	1 086
... de l'alcool dans l'air expiré					
Éthylotests	2 908	2 961	2 810	2 815	2 869
Éthylomètres	336	339	342	353	360
Total	3 244	3 300	3 152	3 168	3 229

Source: METAS

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, 2018


Source: ESRA

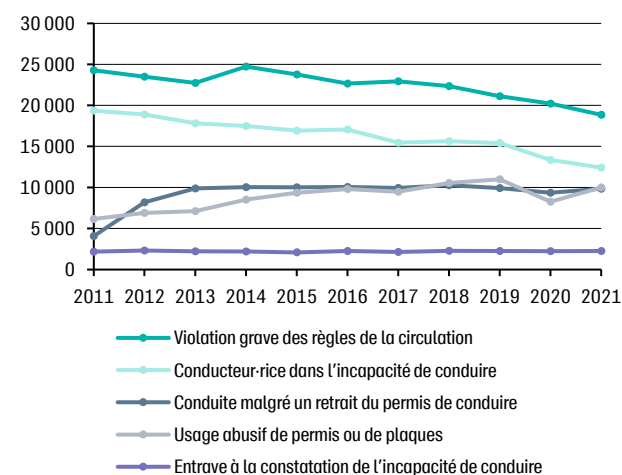
Évolution indexée des motifs de retrait du permis de conduire, 2012-2022


Source: OFROU: ADMAS

Motifs de retrait du permis de conduire et nombre de retraits, 2021

Motif du retrait	Nombre
Inattention, distraction	9 629
État d'ébriété ($\geq 0,8 \text{ ‰}$)	16 581
Excès de vitesse	28 418
Autres	44 051
Total	98 679
Retraits de permis de conduire	79 282

Source: OFROU: ADMAS

Évolution des condamnations pour les principaux délits relevant de la loi fédérale sur la circulation routière (avec inscription au casier judiciaire), 2011-2021


Source: OFS: SUS

Condamnations pour des délits relevant de la loi fédérale sur la circulation routière (avec inscription au casier judiciaire), 2021

Type de délit	Nombre
Violation grave des règles de la circulation	18 854
Conducteur-riche dans l'incapacité de conduire	12 416
en raison d'un état d'ébriété	8 232
pour d'autres raisons	4 644
Conduite malgré un retrait du permis de conduire	9 831
Usage abusif de permis ou de plaques	9 999
Entrave à la constatation de l'incapacité de conduire	2 241
Conduite sans permis de circulation	2 130
Vol d'usage	988
Fuite après un accident avec blessé-es	181
État défectueux du véhicule	160
Nombre total de condamnations (pour un ou plusieurs délits à la fois)	50 562

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 conducteurs 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 conducteurs (p. ex. nouveaux conducteurs), 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 certains conducteurs (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 l'âge du premier contrôle relevant de la médecine du trafic de 70 à 75 ans.

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: La formation complémentaire durant la période probatoire ne dure plus qu'un jour, contre deux auparavant, et doit être suivie 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. Divers

- 1977: Introduction de dispositions prévoyant que les véhicules à moteur à voie unique devraient rouler avec les feux allumés de jour.
- 1994: Priorité des piétons aux passages piétons sans obligation de signaler leur intention de traverser par un signe de la main.
- 2002: Introduction d'une disposition prévoyant que tous les véhicules à moteur devraient circuler avec les feux allumés de jour; introduction de la catégorie de véhicules «engins assimilés à des véhicules».
- 2005: Durcissement des dispositions sur le retrait du permis de conduire (système en cascade).
- 2012: Nouvelle réglementation sur les catégories de vélos électriques; durcissement pénal pour les cas de conduite sans permis.
- 2013: Renforcement des sanctions en cas de délit de chauffard; l'âge minimal requis pour conduire un cycle sur les routes principales est de 6 ans; en cas d'infraction grave aux règles de la circulation routière, par exemple un excès de vitesse important, le véhicule à moteur du contrevenant peut être confisqué et réalisé, à condition que cette mesure paraisse nécessaire au vu d'un pronostic défavorable; les avertissements payants ou publics relatifs aux contrôles de police sont interdits.
- 2014: Obligation de conduire avec les feux allumés de jour; durcissement de la procédure de l'amende d'ordre (responsabilité du détenteur du véhicule).
- 2015: En cas de dommages causés par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire ou dus à un délit de chauffard, les assureurs RC des véhicules automobiles sont tenus de recourir contre la personne responsable de l'accident.
- 2017: Prolongation du premier délai de contrôle des voitures de tourisme et des motocycles auprès du service des automobiles (au plus tôt cinq ans mais au plus tard six ans après la première mise en circulation).
- 2018: L'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres est accepté. Les premières sont ainsi mises sur un pied d'égalité avec les seconds.
- 2019: Les vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h peuvent être pourvus d'une seconde place pour adulte.
- 2020: Outre les contraventions simples à la loi sur la circulation routière (telles que l'utilisation à vélo d'un téléphone sans dispositif mains libres), les infractions mineures à d'autres lois sont sanctionnées dans la procédure de l'amende d'ordre.
- 2021: Le système de la fermeture éclair est obligatoire notamment en cas de ralentissement sur les bretelles d'accès autoroutières; en l'absence de piste ou de bande cyclables, les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans peuvent circuler à vélo sur les trottoirs, en faisant preuve de la prudence nécessaire et sans être prioritaires; en présence d'un signal «Autorisation d'obliquer à droite pour les cyclistes», les cyclistes sont autorisés à tourner à droite lorsque le feu est rouge, sans être prioritaires; sur l'autoroute, en cas de circulation à la file sur la voie de gauche ou sur la voie du milieu, il est permis de devancer d'autres véhicules par la droite avec la prudence requise (mais non de les dépasser par la droite en déboîtant puis en se rabattant); lorsqu'il y a au moins deux voies et que les véhicules circulent au pas ou sont à l'arrêt, ils doivent former un couloir de secours, même si aucun véhicule d'intervention n'approche.
- 2022: Les véhicules entrant dans la catégorie des cyclomoteurs (vélos électriques, trottinettes électriques, etc.) doivent rouler avec les phares allumés même de jour.

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 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 tuées.

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 par ailleurs 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 générales

Source Accident no

Type d'accident Cause principale

Date / Heure de l'accident / : :
Jour Mois Année Heure Min.

Dommages matériels
CHF

Personnes et objets impliqués

Objets Personnes

Blessés légers Blessés sérieux

Blessés en danger de mort Tués

Lieu de l'accident et localisation

☐ À l'intérieur d'une localité ☐ À l'extérieur d'une localité

Coordonnées E / N

Autoroute / Semi-autoroute
Désignation km m Direction

Commune

NPA / Localité

Rue / Numéro / Tronçon de route

Genre de route

☐ Autoroute ☐ Route principale
☐ Semi-autoroute ☐ Route secondaire
☐ Installation annexe sur autoroute ☐ Autre
☐ Entrée (semi-) autoroute
☐ Sortie (semi-) autoroute
☐ Rampe d'un échangeur

Signalisation par zone

☐ Aucune
☐ Zone 30
☐ Zone de rencontre
☐ Zone piétonne
☐ Autre

Vitesse maximale

km/h
☐ Signalisation temporaire
☐ Signalisation variable

Site de l'accident

☐ Ligne droite ☐ Bande d'arrêt d'urgence
☐ Virage ☐ Bande polyvalente
☐ Intersection ☐ Piste cyclable
☐ Giratoire ☐ Bande cyclable
☐ Place ☐ Trottoir
☐ Place de stationnement ☐ Case de stationnement
☐ Aire de repos ☐ Îlot central
☐ Autre ☐ Passage pour piétons
☐ Arrêt ☐ Pont / passage supérieur
☐ Tunnel / passage inférieur
☐ Chantier
☐ Passage à niveau

Réglementation de la priorité

☐ Aucune intersection ☐ Feux à l'orange clignotant
☐ Passage pour piétons ☐ Feux hors service
☐ Signal « Cédez le passage »
☐ Priorité de droite
☐ Signal « Stop »
☐ Priorité au tram
☐ Trottoir traversant
☐ Signal lumineux
☐ FTV système de feux de fermeture temporaire des voies
☐ Signe de la main
☐ Autre

Intensité du trafic

☐ Faible
☐ Normale
☐ Forte
☐ File ralentie
☐ File arrêtée
☐ Autre

Conditions météorologiques

☐ Beau temps
☐ Temps couvert
☐ Pluie
☐ Chute de neige
☐ Pluie givrante
☐ Grêle
☐ Autre
☐ Vent fort
☐ Visibilité réduite

État de la route

☐ Route sèche
☐ Route humide
☐ Route mouillée
☐ Route enneigée
☐ Route verglacée
☐ Autre

Éclairage artificiel

☐ Aucun
☐ Hors service
☐ En service

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

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="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Date du décès

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'utilisateur

- ☐ 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'utilisateur

- ☐ 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

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

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.

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.

Base: Niemann S, Lieb C, Sommer H. Nichtberufsunfälle in der Schweiz: Aktualisierte Hochrechnung und Kostenberechnung. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2015. BFU-Report 71. (Contient un résumé en français.)

Sondage auprès de la population

Sondage annuel téléphonique (env. 1000 personnes) et en ligne (env. 1500 personnes) auprès de la population résidente suisse.

Relevés concernant les comportements à risque et les mesures de protection individuelle 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.

ESRA

E-Survey of Road Users' Attitudes

Sondage en ligne mené environ tous les trois ans. Lors du sondage 2018-2019, l'échantillon total comprenait quelque 45 000 personnes provenant de 48 pays à travers le monde; l'échantillon suisse comptait 1020 personnes.

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 (37 pays en 2023).

METAS

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

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.

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. 2.501

Autrices et auteurs

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

Équipe du projet

- Andrea Herrmann, assistante de projet Recherche, BPA
- Vanessa Oskarsson, assistante de projet Recherche, BPA
- Sina Späti, assistante 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
1/2023/230
Imprimé sur papier FSC
ISSN 1664-5782

© BPA 2023

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, Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Huwiler K, Niemann S, Uhr A. *Sinus 2023. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2022*. Berne: BPA, Bureau de prévention des accidents; 2023.
DOI 10.13100/BPA.2.501.02.2023

Photos

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

Clause de non-responsabilité

Cette documentation technique 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.