



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

**Office fédéral des routes OFROU**  
Division Circulation routière

5 mars 2024

---

# Statistique des accidents de la route 2023

## Rapport sur les principales évolutions

---

N° du document : ASTRA-D-B0D73401/729



ASTRA-D-B0D73401/729

## 1 Introduction

Le présent rapport donne une vue d'ensemble de la statistique des accidents de la route et des victimes d'un accident grave (qui comprennent les tués et les blessés graves) pour l'année 2023. Après une brève description des accidents survenus cette année-là et de leur évolution par rapport à 2022 dans le chapitre 2, les chapitres 3 et 4 s'intéressent respectivement aux victimes d'un accident grave en fonction de leur moyen de locomotion et aux victimes d'un accident grave en fonction du lieu où s'est déroulé l'accident (autoroute/semi-autoroute). Des remarques sur la statistique sont disponibles en annexe.

## 2 Victimes d'un accident grave sur les routes suisses

Au total, 236 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route et 4096 ont été grièvement blessées en 2023. Cela représente 5 morts de moins et 94 blessés graves de plus par rapport à l'année précédente. De ce fait, le nombre de victimes d'un accident grave a augmenté en 2023 sur les routes de Suisse (elles étaient 4332 en 2023 contre 4243 en 2022).

## 3 Victimes d'un accident grave en fonction du moyen de locomotion

### 3.1 Voitures de tourisme

En 2023, 75 occupants de voitures de tourisme ont perdu la vie (-12 tués par rapport à 2022) et 719 ont été grièvement blessés (-49 blessés graves par rapport à 2022). Le plus fort recul en termes de victimes d'un accident grave concerne les classes d'âge des 25 à 34 ans (-30 victimes d'un accident grave par rapport à 2022) et des 75 ans et plus (-18 par rapport à 2022 ; voir illustration 1).

Les trois quarts des 594 conducteurs de voitures de tourisme victimes d'un accident grave étaient à l'origine de l'accident (200 victimes d'un accident grave étaient des passagers). Parmi eux, 99 ont pris le volant sous l'emprise de l'alcool (+10 par rapport à 2022) et 81 roulaient à une vitesse inadaptée (+20). L'excès de fatigue et l'endormissement (y compris l'endormissement passager) ainsi que les facteurs médicaux (un état de faiblesse ou l'influence de stupéfiants, par exemple) ont eu tendance à diminuer comme causes principales des accidents graves dont ont été victimes les conducteurs de voitures de tourisme comparé à 2022.

Concernant la typologie, les accidents graves imputables aux dérapages ou aux pertes de maîtrise (-34 victimes d'un accident grave par rapport à 2022, pour un total de 412), aux tamponnements (-26 ; 90) et aux traversées de la route (-8 ; 19) affichent les baisses les plus fortes.

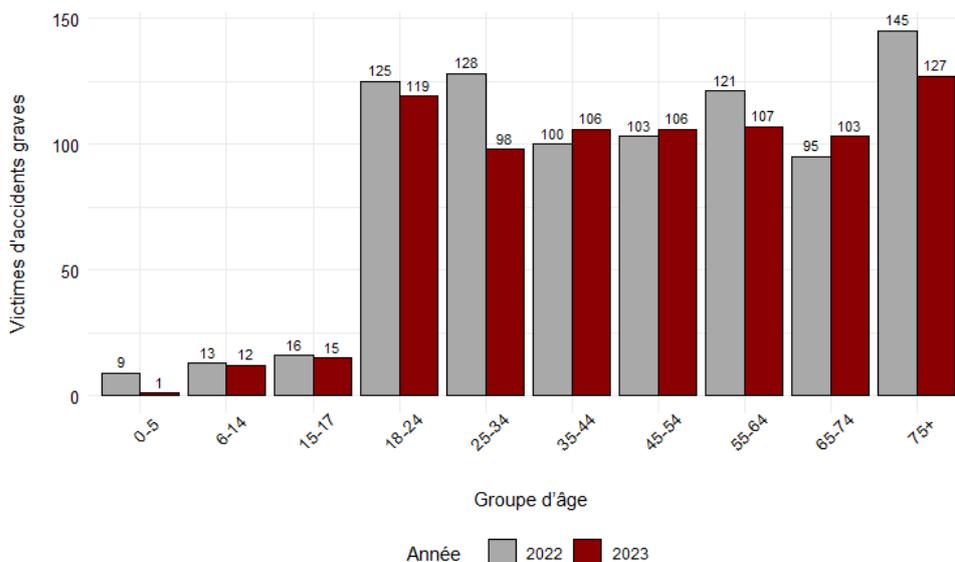


Illustration 1: Répartition par âge des occupants de voitures de tourisme victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

### 3.2 Motocycles

En 2023, 50 motocyclistes ont perdu la vie (+4 tués par rapport à 2022) et 1160 ont été grièvement blessés (+97 blessés graves par rapport à 2022). La hausse du nombre de victimes d'accidents graves est notable en particulier chez les adolescents et les jeunes adultes (+32 victimes d'accidents graves sont à dénombrer dans la classe d'âge des 15 à 17 ans par rapport à 2022 et +43 dans la classe d'âge des 18 à 24 ans, cf. illustration 2). La baisse la plus importante concerne les 65 à 74 ans (-14).

Près de 67 % des 1169 conducteurs de motocycles victimes d'un accident grave ont provoqué eux-mêmes l'accident (41 victimes d'accidents graves étaient des passagers). Les causes principales les plus fréquentes de ces accidents restent la vitesse (+12 victimes d'un accident grave par rapport à 2022, pour un total de 208) ainsi que l'inattention et la distraction (+43 ; 194).

Les dérapages ou les pertes de maîtrise restent les types d'accidents graves dont les motocyclistes ont été le plus fréquemment victimes (+15 victimes d'un accident grave par rapport à 2022, pour un total de 530). Il est toutefois notable que les accidents par tamponnement (+22 ; 159) et les accidents lors d'un dépassement ou lors d'un changement de voie (+34 ; 109) sont aussi en nette hausse.

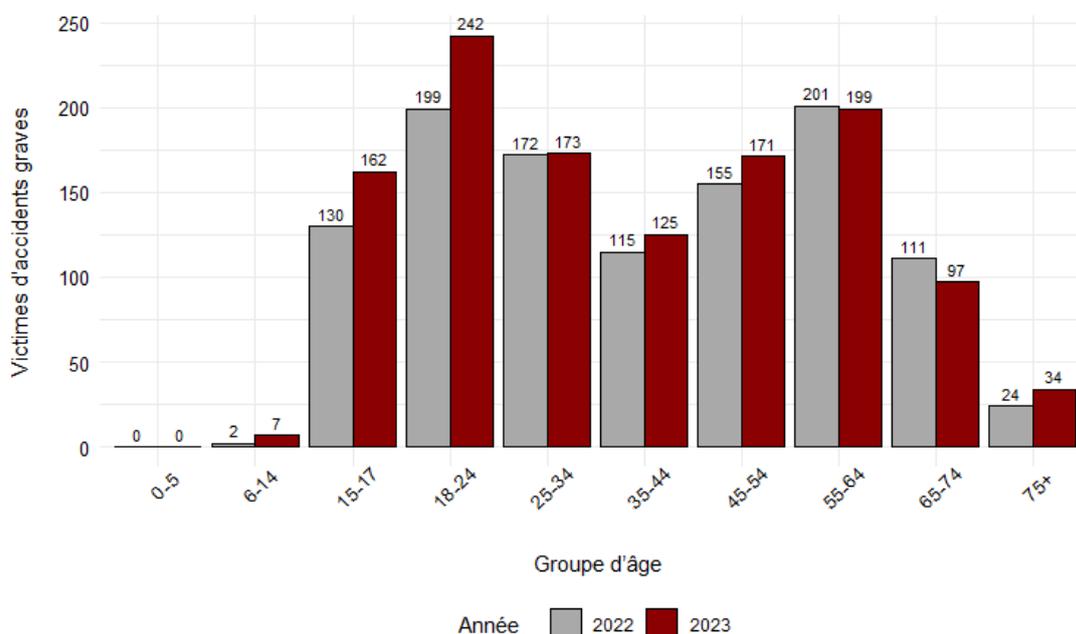


Illustration 2: Répartition par âge des motocyclistes victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

### 3.3 Vélos

On dénombre 26 cyclistes décédés en 2023 (+7 tués par rapport à 2022) et 733 grièvement blessés (-36 blessés graves par rapport à 2022). La diminution la plus notable par rapport à l'année précédente concerne les cyclistes victimes d'accidents graves des classes d'âge des 15 à 17 ans (-15 par rapport à 2022) et des 45 à 64 ans (-29 ; voir illustration 3). En revanche, la part des victimes d'un accident grave chez les 25 à 34 ans a augmenté (+15).

Des 759 cyclistes victimes d'accidents graves, près de 66 % avaient causé l'accident eux-mêmes (aucun passager n'a été victime d'un accident grave). Dans ces cas-là, l'inattention et la distraction étaient les causes principales (96 cyclistes victimes d'un accident grave). Le nombre d'accidents causés par une vitesse excessive s'est accentué (+23 cyclistes victimes d'un accident grave par rapport à 2022, pour un total de 74), contrairement aux accidents causés par des cyclistes sous l'emprise de l'alcool (-13 ; 57) et ceux liés à la priorité (-13 ; 33). En 2023, les dérapages ou les pertes de maîtrise ont encore été à l'origine de la majorité des accidents graves dont les cyclistes ont été victimes (-23 ; 398).

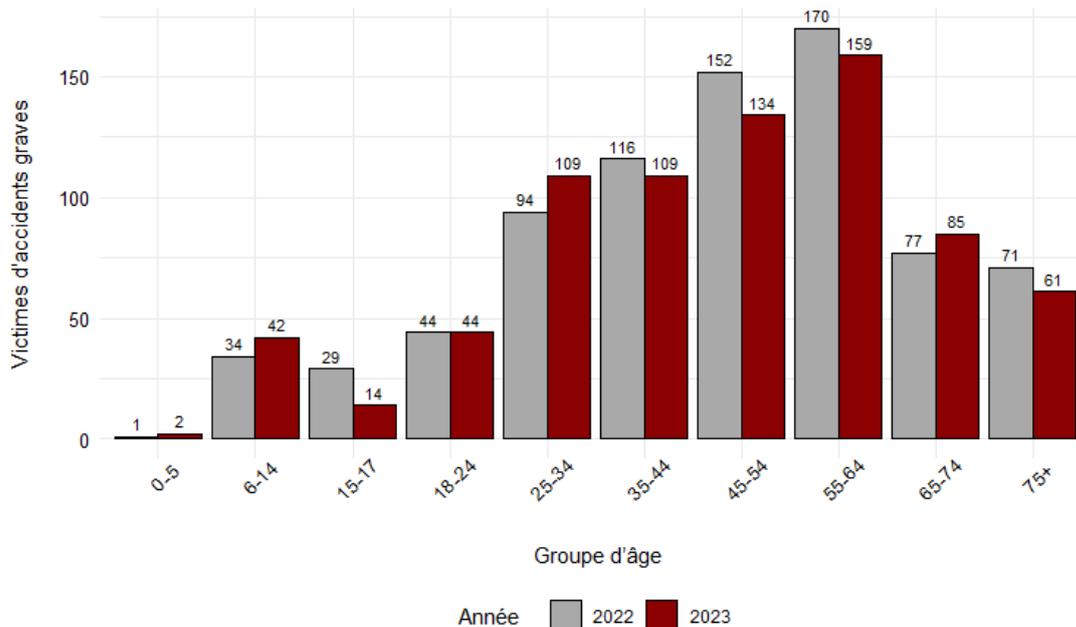


Illustration 3: Répartition par âge des cyclistes victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

### 3.4 Vélos électriques

En 2023, 16 personnes ont perdu la vie au guidon d'un vélo électrique, soit une diminution de 7 tués par rapport à 2022. En outre, 595 ont été grièvement blessés, ce qui représente 35 blessés graves de plus qu'en 2022. Des 611 utilisateurs de vélos électriques victimes d'un accident grave, 496 d'entre eux roulaient avec un vélo électrique lent (+36 victimes d'un accident grave par rapport à 2022) et 115 avec un vélo électrique rapide (-8). Près de 60 % des victimes d'un accident grave qui roulaient avec un vélo électrique lent étaient âgées de 55 ans ou plus (cf. illustration 4). Concernant les vélos électriques rapides, environ 71 % des victimes d'un accident grave avaient entre 35 et 64 ans (cf. illustration 5).

Des 609 conducteurs de vélos électriques victimes d'un accident grave, près de 73 % étaient responsables de l'accident (2 victimes d'accidents graves étaient des passagers). L'influence de l'alcool (+21 conducteurs de vélos électriques victimes d'un accident grave par rapport à 2022, pour un total de 83), l'inattention et la distraction (+9 ; 88), le comportement fautif du conducteur de vélo électrique (-1 ; 67) et une vitesse excessive (+15 ; 54) ont été les causes principales les plus fréquentes de ces accidents.

Environ 64 % des utilisateurs de vélos électriques victimes d'un accident grave l'ont été en raison d'un dérapage ou d'une perte de maîtrise.

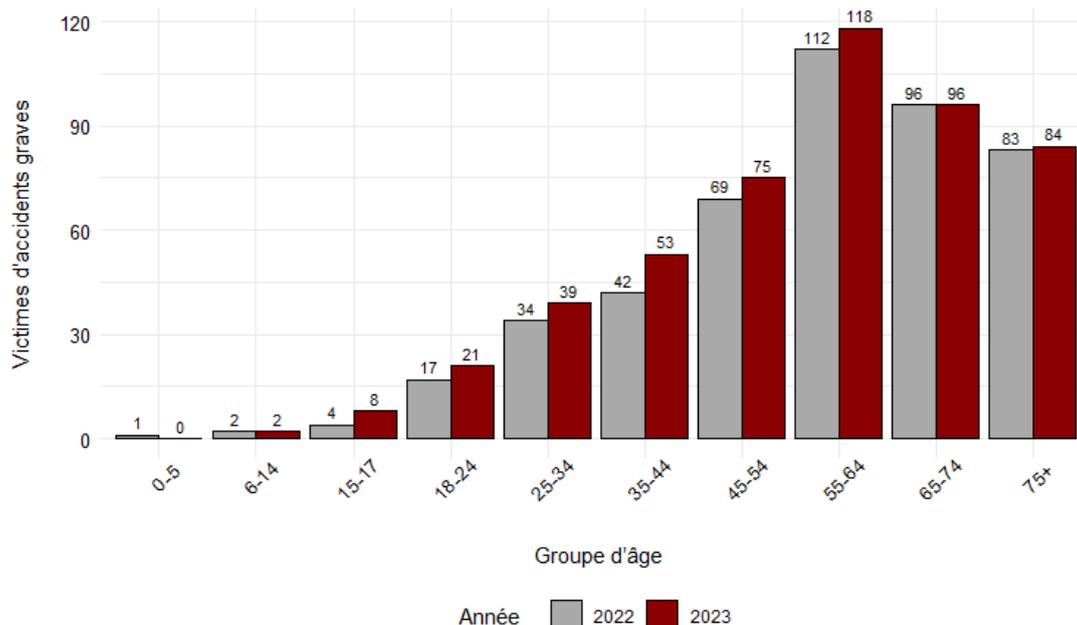


Illustration 4: Répartition par âge des utilisateurs de vélos électriques lents victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

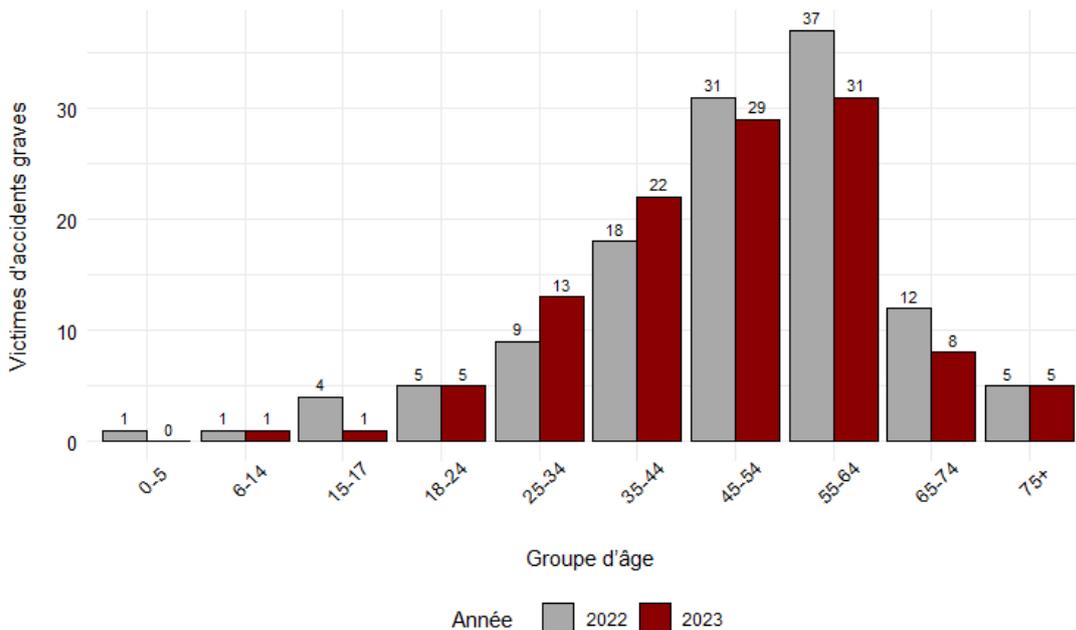


Illustration 5: Répartition par âge des utilisateurs de vélos électriques rapides victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

### 3.5 Piétons

En 2023, 42 piétons ont perdu la vie dans un accident de la circulation (+6 par rapport à 2022). Parmi eux, 24 ont été fauchés sur un passage pour piétons (+15 par rapport à 2022). En 2022, le nombre de piétons décédés sur un passage pour piétons était remarquablement bas (9 au total) ; en 2023, il était au contraire particulièrement élevé. Au total, 476 piétons ont été grièvement blessés (+31 par rapport à 2022), dont 212 sur un passage piéton (-1 par rapport à 2022). Alors que le nombre de piétons victimes d'un accident grave chez les jeunes enfants (jusqu'à 5 ans) et dans la classe d'âge des 75 ans et plus a diminué par rapport à 2022 (respectivement -13, pour un total de 13 personnes et -16, pour un total de 116 personnes), celui de la classe d'âge des 55 à 64 ans a augmenté de 22, pour un

total de 76 personnes (voir illustration 6). La classe d'âge des 65 ans et plus est particulièrement touchée par l'augmentation du nombre de personnes tuées sur un passage piéton (18 des 24 victimes).

Environ 26 % des piétons victimes d'un accident grave ont provoqué ce dernier eux-mêmes. Dans près de 73 % de ces accidents, la cause première était un comportement fautif de la part du piéton (100 victimes d'un accident grave ; +35 par rapport à 2022), notamment la traversée imprudente de la route.

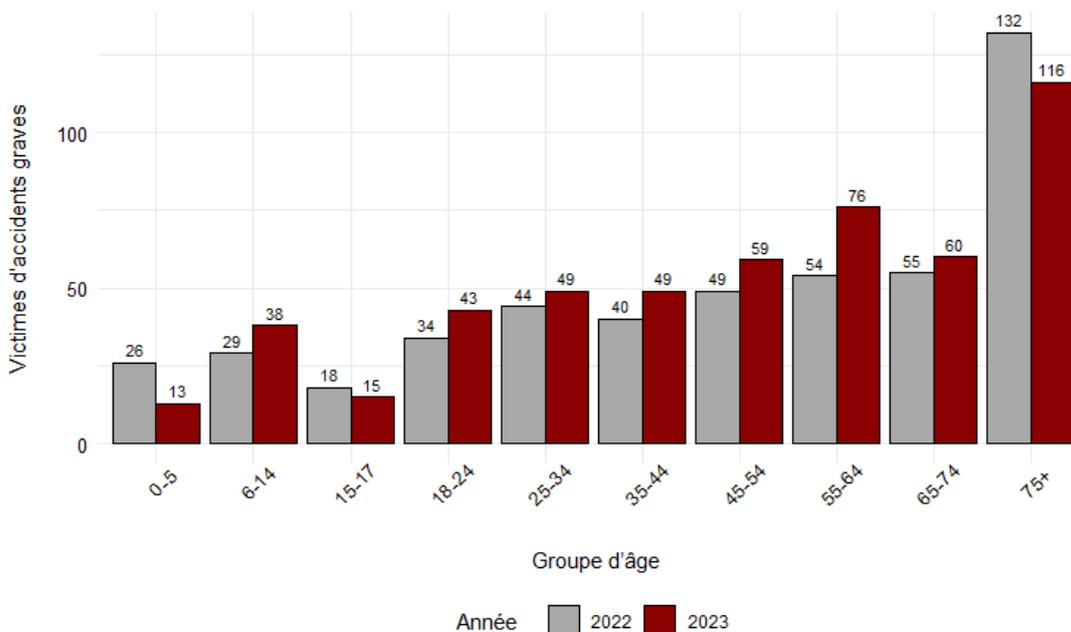


Illustration 6 : Répartition par âge des piétons victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

### 3.6 Trottinettes électriques

En 2023, 2 personnes sont décédées accidentellement au guidon d'une trottinette électrique (-1 par rapport à 2022), et 121 ont été grièvement blessées (+7 par rapport à 2022). Le nombre d'utilisateurs de trottinettes électriques victimes d'un accident grave a donc de nouveau augmenté en 2023. Le nombre de victimes d'un accident grave s'est surtout accru dans la tranche d'âge des 45 à 54 ans (32 victimes d'une accident grave ; +13 par rapport à 2022, cf. illustration 7). En revanche, les chiffres sont en baisse chez les adultes de 18 à 44 ans.

Environ 88 % des 120 conducteurs de trottinettes électriques victimes d'un accident grave ont provoqué ce dernier eux-mêmes (3 victimes d'un accident grave étaient des passagers). Les causes principales les plus fréquentes de ces accidents étaient la conduite sous l'emprise de l'alcool (environ un tiers des accidents), l'inattention et la distraction ainsi qu'un comportement fautif de la part du conducteur de la trottinette électrique.

Dans environ 72 % des cas d'accidents graves impliquant des utilisateurs de trottinettes électriques, un dérapage ou une perte de la maîtrise du véhicule en était à l'origine.

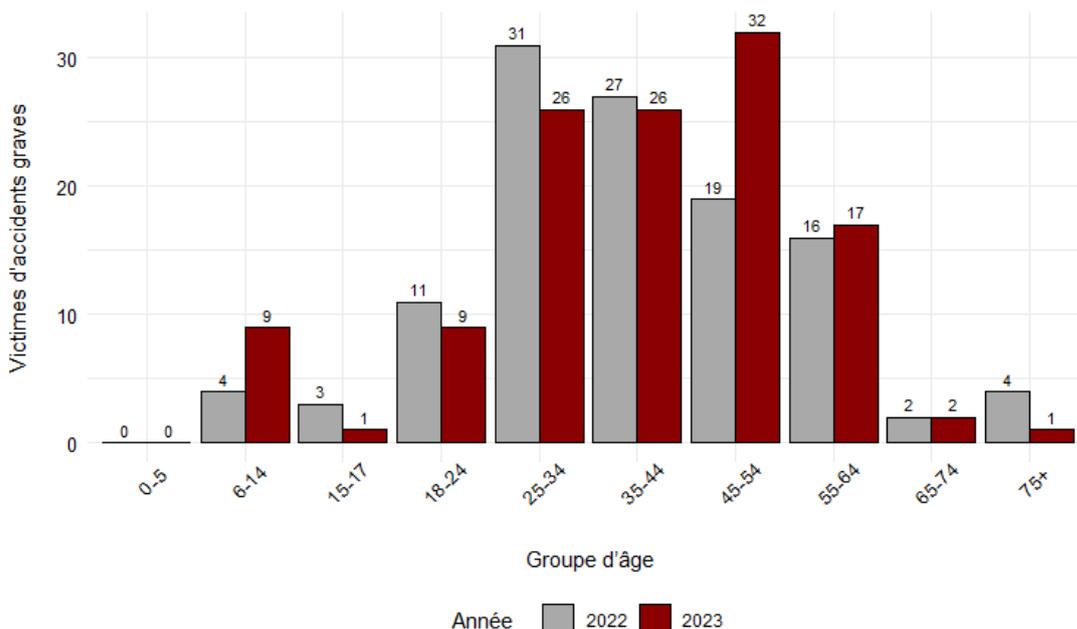


Illustration 7 : Répartition par âge des utilisateurs de trottinettes électriques victimes d'un accident grave en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

### 3.7 Engins assimilés à des véhicules (EAV)

En 2023, 4 utilisateurs d'un engin assimilé à un véhicule ont perdu la vie (le même nombre qu'en 2022), et 46 personnes ont été grièvement blessées (-6 par rapport à 2022). Parmi les victimes d'accidents graves, 27 (soit plus de la moitié) étaient des enfants âgés de 0 à 14 ans (+6 par rapport à 2022 ; voir illustration 8). Dans près de 76 % des cas, l'engin assimilé à un véhicule utilisé par les victimes d'un accident grave était une trottinette (sans propulsion électrique).

Parmi les conducteurs d'engins assimilés à des véhicules impliqués dans un accident, 64 % ont provoqué ce dernier eux-mêmes, majoritairement en raison d'un comportement fautif.

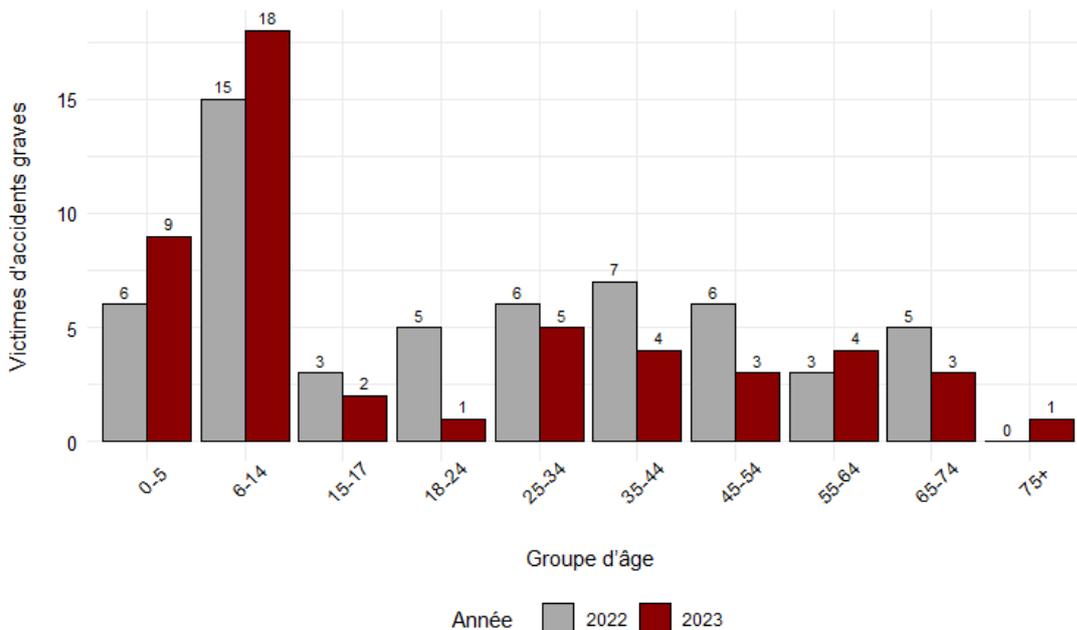


Illustration 8 : Répartition par âge des personnes victimes d'un accident grave impliquant un engin assimilé à un véhicule en 2022 et 2023 (source : OFROU, 2024)

#### **4 Victimes d'un accident grave sur les autoroutes et semi-autoroutes**

En 2023, 28 personnes ont perdu la vie sur une autoroute ou une semi-autoroute (comme en 2022), et 239 personnes y ont été grièvement blessées (+8 par rapport à 2022). Au total, 167 personnes décédées ou grièvement blessées se trouvaient à bord de voitures de tourisme (-5 par rapport à 2022) et 73 se déplaçaient à motocycle (-9 par rapport à 2022). Au sein des personnes victimes d'un accident grave sur une autoroute ou une semi-autoroute, 5 étaient des piétons (le même nombre qu'en 2022).

Parmi les causes principales les plus fréquentes figurent l'inattention et la distraction (66 victimes d'un accident grave ; +19 par rapport à 2022), une vitesse inadaptée (36 victimes ; -3 par rapport à 2022) et le non-respect des distances de sécurité (30 victimes ; +2 par rapport à 2022).

Les types d'accidents faisant le plus grand nombre de morts ou de blessés graves sont les dérapages ou les pertes de maîtrise du véhicule (108 victimes d'un accident grave ; +8 par rapport à 2022) et les accidents par tamponnement (95 victimes en 2022 et 2023).

## Annexe : remarques concernant la statistique

La statistique annuelle des accidents de la route se fonde sur le système d'information relatif aux accidents de la route de l'OFROU, lequel recense tous les accidents survenus sur la voie publique, signalés par la police et impliquant au moins un véhicule automobile, un vélo ou un engin assimilé à un véhicule. Sont comptabilisées parmi les tués les personnes décédées des suites d'un accident sur le lieu du drame ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Les trottinettes électriques ne sont pas considérées comme des engins assimilés à des véhicules et sont donc classées dans les catégories « cyclomoteurs » ou « autres véhicules motorisés », selon les caractéristiques du véhicule en question. Elles ne peuvent être comptabilisées séparément par la police que depuis novembre 2019. En collaboration avec les polices cantonales, l'OFROU a complété les données relatives aux accidents de trottinettes électriques rétroactivement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

L'OFROU a mis à jour le portail dédié aux données sur les accidents <http://www.donneesaccidents.ch> et un tableau de bord interactif <http://www.astra.admin.ch/dashboard-fr> en même temps que la présente statistique. Ce portail comprend des tableaux et des graphiques complémentaires sur les accidents ainsi que d'autres informations utiles. Le tableau de bord permet, à l'aide d'une carte, de différents diagrammes et de nombreux filtres, d'analyser individuellement les accidents de la route ayant occasionné des dommages corporels et survenus depuis 2011. Par ailleurs, une carte recensant ces accidents (classés par thème) est disponible sur le géoportail de la Confédération : <https://map.donneesaccidents.ch>. Les données brutes correspondantes sont accessibles en tant que données publiques en libre accès (*open government data*, ou OGD) sur le portail ad hoc de la Confédération <https://opendata.swiss> et en tant que données liées (*linked data*) à l'adresse <https://geo.ld.admin.ch>.