



Statistique vaudoise des accidents de la circulation

Rapport annuel 2022

Ce document est publié par la Police Cantonale Vaudoise (PCV) sur la base des extractions fournies par l'Office fédéral des routes (OFROU). Les données "brutes" sont fournies par la PCV à l'OFROU. Elles regroupent l'ensemble des cas portés à la connaissance d'un corps de police du canton de Vaud et ayant fait l'objet d'un rapport.

Police cantonale vaudoise – Direction communication et relations avec les citoyens
Centre de la Blécherette, 1014 Lausanne
Tél : +41 21 644 81 90
e-mail : communication.police@vd.ch – web : www.police.vd.ch

Chiffres-clés

4'320 accidents en 2022
avec un constat de police



-1.7% d'accidents sur les routes vaudoises
par rapport à 2021



+2.8 % d'accidents avec victimes



+54.2% d'accidents mortels (+13 accidents)

Accidents mortels : 37
Nombre de morts : 38



5



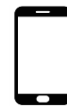
8



16



5



1. Inattention et distraction
Première cause d'accidents mortels



2. Influence de l'alcool



3. Vitesse inadaptée



AUTRE

4

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	5
1.1.	Remarques méthodologiques.....	5
1.2.	Chiffres clés pour l'année 2022.....	5
2.	Accidents de la circulation dans le canton de vaud.....	6
2.1.	Évolution temporelle de l'ensemble des accidents de la circulation	6
2.2.	Tableau de l'évolution des accidents de la circulation.....	6
3.	Causes principales des accidents	7
3.1.	Causes principales de l'ensemble des accidents	7
3.2.	Causes principales des accidents avec dommages matériels	8
3.3.	Causes principales des accidents avec victimes.....	8
3.4.	Évolution des causes principales des accidents avec victimes	9
3.5.	Répartition des causes principales selon la gravité des blessures.....	9
3.6.	Répartition des causes principales des accidents mortels	10
4.	Répartition des accidents par corps de police.....	11
4.1.	Répartition des accidents par corps de police.....	11
4.2.	Tableau de la répartition des accidents par corps de police.....	11
5.	Victimes d'accidents dans le canton de vaud.....	12
5.1.	Évolution temporelle du nombre de victimes	12
5.2.	Tableau de l'évolution du nombre de victimes	12
5.3.	Répartition des victimes selon le moyen de locomotion	13
5.4.	Détails des victimes d'accidents de vélos	14
6.	Ivresse avec et sans accident.....	15
6.1.	Évolution temporelle des ivresses avec et sans accident.....	15
7.	Annexes	16
7.1.	Glossaire méthodologique.....	16
7.1.1.	Evolutions non significatives.....	16
7.1.2.	Catégories pour les causes	16
7.1.3.	Catégories pour les causes des accidents mortels.....	17
7.1.4.	Catégories pour les types de véhicules	18
7.2.	Parc de véhicules en circulation	19

1. INTRODUCTION

1.1. Remarques méthodologiques

Seuls les accidents survenus sur le territoire vaudois¹ et faisant l'objet d'un rapport de police sont présentés dans cette brochure. Il convient de souligner qu'un chiffre noir important existe concernant les accidents avec dommages matériels. En effet, nombreux sont ceux qui font l'objet d'un arrangement à l'amiable et ne sont donc pas comptabilisés dans les statistiques.

Le 01.01.2015, l'Office fédéral des routes (OFROU) a émis une nouvelle classification relative à la gravité des blessures, tenant compte de l'équivalent NACA². La saisie des blessés a dès lors été adaptée à cette classification. Ce changement est susceptible d'avoir un impact sur la répartition des victimes entre blessés légers et graves. Il convient donc de nuancer la comparaison avec les données antérieures à 2015 concernant les victimes d'accidents.

Blessé léger : sont réputées blessures légères, les atteintes mineures telles que les éraflures superficielles de la peau, sans perte de sang notable, ou de légères gênes dans les mouvements, qui n'empêchent toutefois pas la personne de quitter l'emplacement de l'accident par ses propres moyens. Un traitement ambulatoire en hôpital ou par le médecin peut être éventuellement nécessaire.

Blessé grave : sont considérées comme blessures graves, les atteintes importantes et visibles qui empêchent d'accomplir les activités domestiques normales, par exemple l'inconscience, une fracture osseuse ou un séjour hospitalier de plus d'un jour.

En outre, dans un souci d'harmonisation avec les cantons romands, seule la cause principale de l'accident est retenue dans la statistique depuis 2015. Ainsi, toute comparaison avec les brochures antérieures à 2016 n'est pas pertinente.

A noter également que le 1^{er} janvier 2018 une simplification des codes des causes principales est entrée en vigueur. Le total des causes disponibles pour la codification est passé de 209 à 117. Ainsi, les chiffres de certaines catégories sont susceptibles de différer de ceux présentés dans les brochures précédentes, les catégories ne comprenant plus exactement les mêmes codes. De même, les codes des types de véhicule ont changé et les chiffres y relatifs présentés dans cette brochure ne sont donc pas comparables avec les brochures des années précédentes.

1.2. Chiffres clés pour l'année 2022

En 2022, 4'320 accidents ont été recensés par la police. Cela représente une légère diminution de -1.7% par rapport à l'année 2021. Cependant, une hausse des accidents avec victimes (+47 accidents, +2.8%) est visible sur l'ensemble du territoire vaudois. Il y a lieu de constater une forte augmentation des accidents mortels en 2022 (37 accidents). Au total, 38 personnes ont été tuées sur les routes, soit 14 personnes de plus qu'en 2021. En 2022, sur les 38 décès, 15 étaient des personnes utilisant une voiture de tourisme et 1 conducteur de voiture de livraison, 8 pilotaient une moto, 5 étaient des cyclistes (dont 3 sur un e-bike), 5 des piétons, 2 des usagers de trottinettes électriques, 1 conducteur de tracteur agricole et 1 personne en fauteuil roulant électrique.

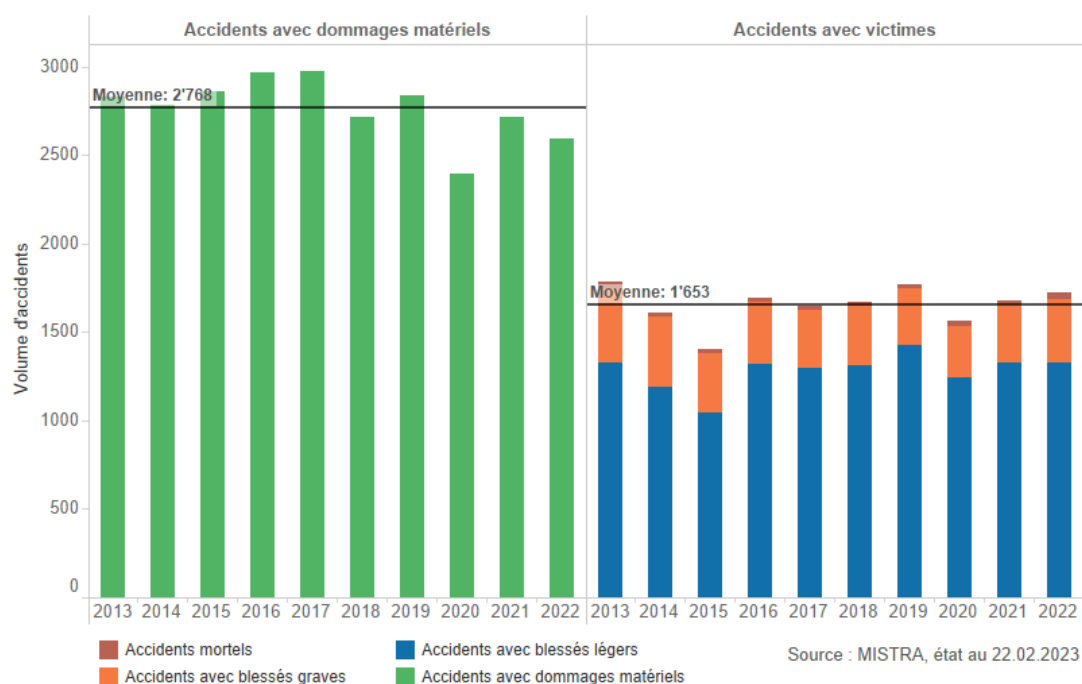
Comme en 2021, « l'inattention et distraction » au volant représente la première cause principale des accidents mortels. Il d'agit d'ailleurs également de la cause principale des accidents avec victimes. Les deux autres causes principales les plus fréquentes des accidents mortels et des accidents avec victimes sont « l'influence de l'alcool » et « une vitesse inadaptée ». Concernant les accidents avec dommages matériels les principales causes sont dans l'ordre, « l'influence de l'alcool », « l'inattention et distraction » et la « vitesse inadaptée ».

¹ Excluant les enclaves territoriales fribourgeoises et genevoises

² Le code NACA est une appréciation pré-hospitalière de la gravité des atteintes médicales ou chirurgicales selon une échelle de 0 (indemne) à 7 (décès).

2. ACCIDENTS DE LA CIRCULATION DANS LE CANTON DE VAUD

2.1. Évolution temporelle de l'ensemble des accidents de la circulation



La moyenne est calculée sur les 10 dernières années (y compris l'année d'intérêt).

En 2022, une baisse générale de -1.7% des accidents est enregistrée (-75 accidents). Cette diminution est due aux accidents avec dommages matériels (-4.5%, -122 accidents). En effet, les accidents avec personnes tuées (+54.2%, +13 accidents) et les accidents avec blessés graves (+10.1%, +33 accidents) présentent, à l'inverse, une hausse alors que les accidents avec blessés légers sont stables (+1 accident).

Pour la troisième année consécutive, le volume des accidents avec dommages matériels est inférieur à la moyenne des 10 dernières années cela malgré l'augmentation du nombre de véhicules en circulation.

2.2. Tableau de l'évolution des accidents de la circulation

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	évolution 2021-2022
Accidents avec dommages matériels	2'834	2'785	2'858	2'967	2'979	2'714	2'839	2'393	2'718	2'596	-4.5% (-122)
Accidents avec blessés légers	1'331	1'193	1'042	1'317	1'298	1'311	1'423	1'246	1'327	1'328	n.s (+1)
Accidents avec blessés graves	417	396	340	355	328	336	327	288	326	359	10.1% (+33)
Accidents mortels	34	20	18	20	20	24	17	29	24	37	54.2% (+13)
Total	4'616	4'394	4'258	4'659	4'625	4'385	4'606	3'956	4'395	4'320	-1.7% (-75)

Source : MISTRA, état au 22.02.2023

Les évolutions sont considérées comme non significatives (n.s) lorsque que la différence n'excède pas 10 unités d'une année à l'autre (Cf. Annexe 7.1.1. Evolutions non significatives, page 16).

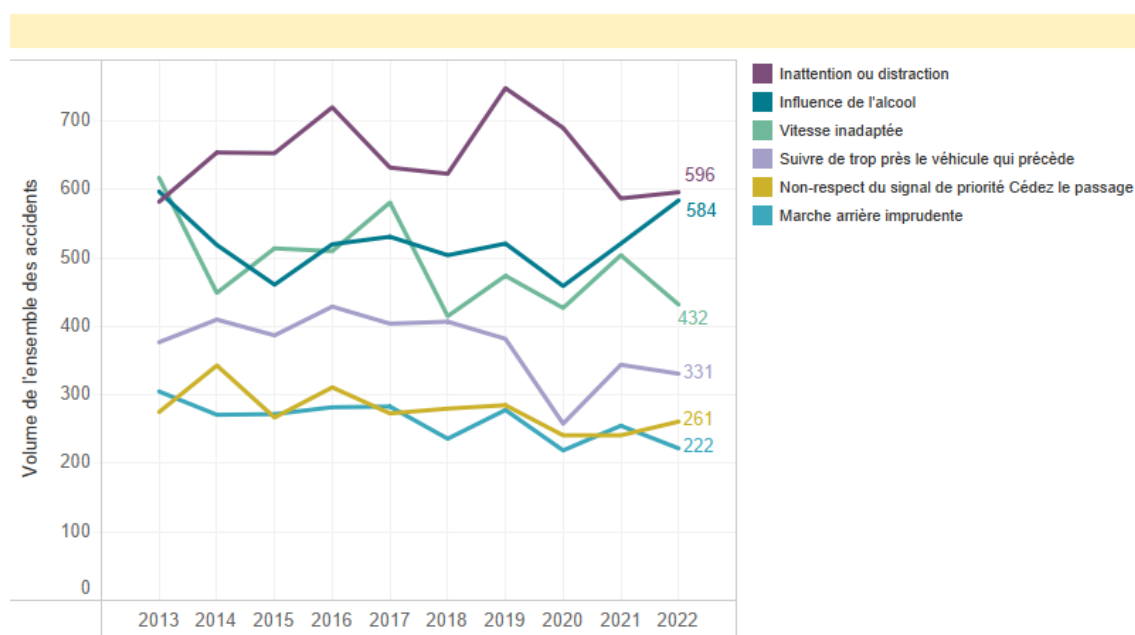
3. CAUSES PRINCIPALES DES ACCIDENTS

Seules les six premières causes de l'année 2022 sont illustrées dans les graphiques ci-dessous.

Il convient de souligner que la présentation du volume des accidents selon les causes ci-dessous n'est pas comparable avec le volume des accidents des brochures antérieures à 2016, ainsi que dans les annexes. De plus, les chiffres présentés peuvent également varier légèrement par rapport aux chiffres des brochures 2016 et 2017 du fait d'une simplification des codes des causes principales. Pour connaître le détail des catégories de causes, se référer à l'annexe 7.1.2.

Lors de l'interprétation des augmentations ou des diminutions, il faut tenir compte du faible volume d'accidents dans les catégories. En effet, les pourcentages indiquent de grandes baisses ou de grandes augmentations. Toutefois, en valeurs absolues, les variations réelles des volumes sont faibles.

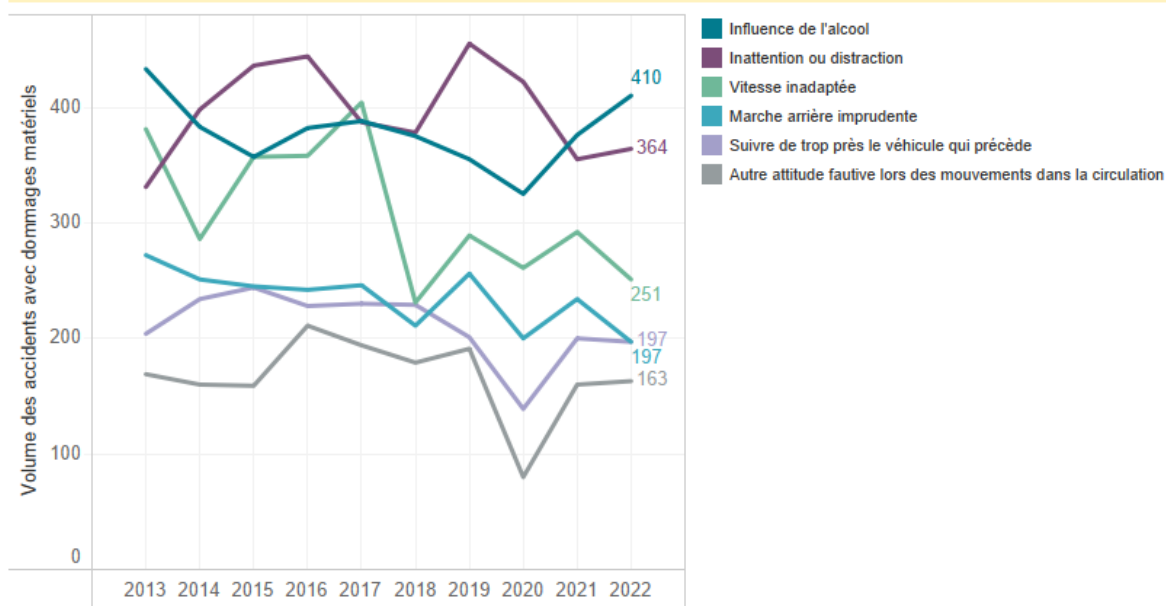
3.1. Causes principales de l'ensemble des accidents



Source : MISTRA, état au 22.02.2023

Comme en 2021, la première cause principale en 2022 pour l'ensemble des accidents reste « l'inattention ou distraction » (N.S., +9 accidents). Elle est suivie par « l'influence de l'alcool » avec une augmentation de 12.1% (+63 accidents). La vitesse inadaptée, bien que présentant une baisse de 14.3% (-72 accidents), demeure la troisième cause principale la plus représentée.

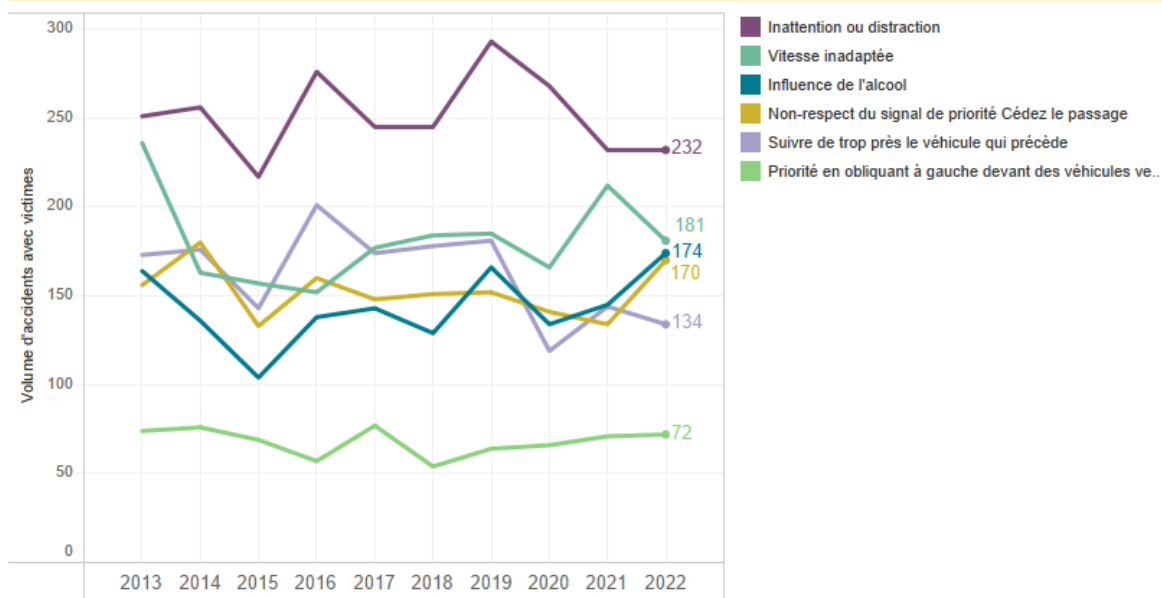
3.2. Causes principales des accidents avec dommages matériels



Source : MISTRA, état au 22.02.2023

En 2022, suivant la tendance générale, les premières causes des accidents avec dommages matériels sont « l'influence de l'alcool » avec une augmentation de 9% (+34 accidents), « l'inattention ou distraction » avec une augmentation non-significative (+9 accidents), et la « vitesse inadaptée » avec une diminution de 14% (-41 accidents).

3.3. Causes principales des accidents avec victimes



Source : MISTRA, état au 22.02.2023

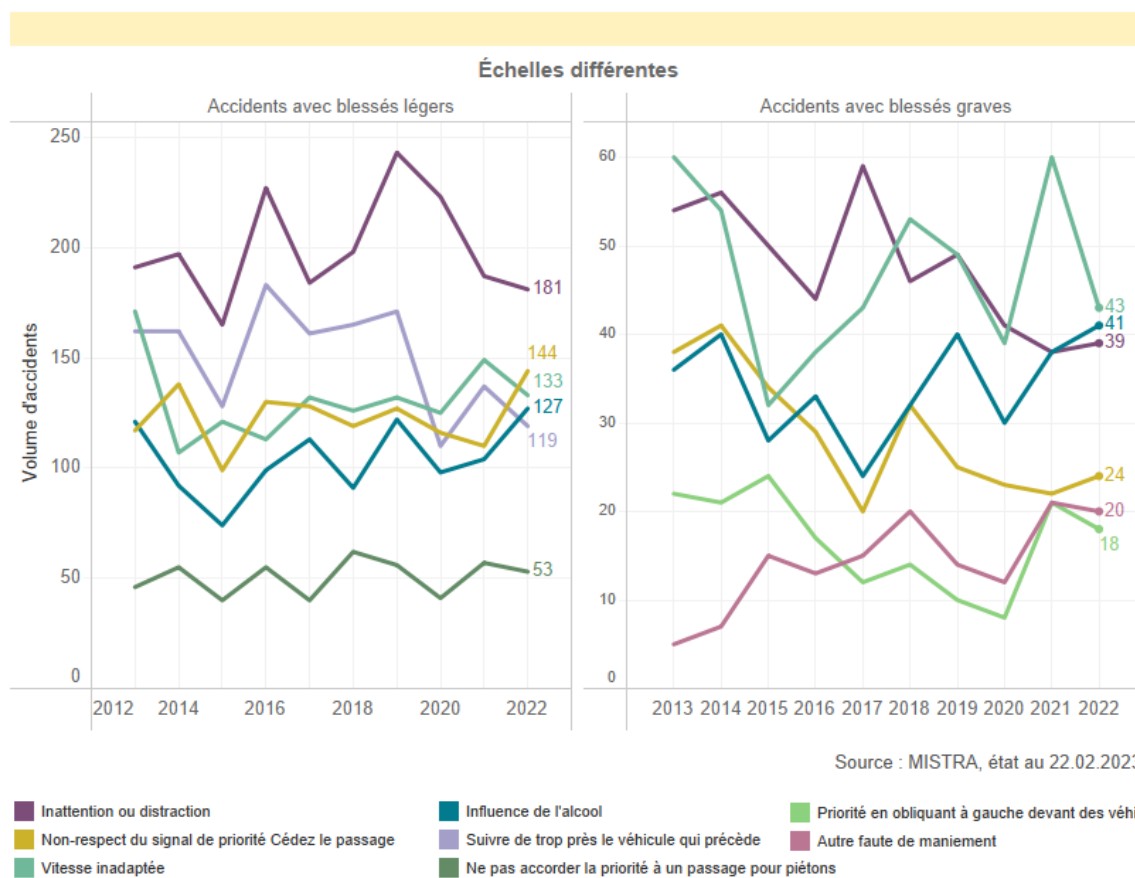
Les premières causes principales des accidents avec victimes sont « l'inattention et distraction », la « vitesse inadaptée », « l'influence de l'alcool » et le « non-respect du signal de priorité cédez le passage ». La cause « d'inattention » est restée stable. La « vitesse inadaptée » est en diminution (-14.6%, -31 accidents), ainsi que « l'influence de l'alcool » (+20%, +29 accidents) et « non-respect du signal de priorité cédez le passage » (+26.9%, +36 accidents). À noter, « l'influence de l'alcool » présente son plus haut volume sur 10 ans.

3.4. Évolution des causes principales des accidents avec victimes

évolution 2021-2022		
Inattention ou distraction	➡	n.s (0)
Vitesse inadaptée	↘	-14.6% (-31)
Influence de l'alcool	↗	20.0% (+29)
Non-respect du signal de priorité Cédez le passage	↗	26.9% (+36)
Suivre de trop près le véhicule qui précède	↘	-6.9% (-10)
Priorité en obliquant à gauche devant des véhicules venant en sens inverse	➡	n.s (+1)

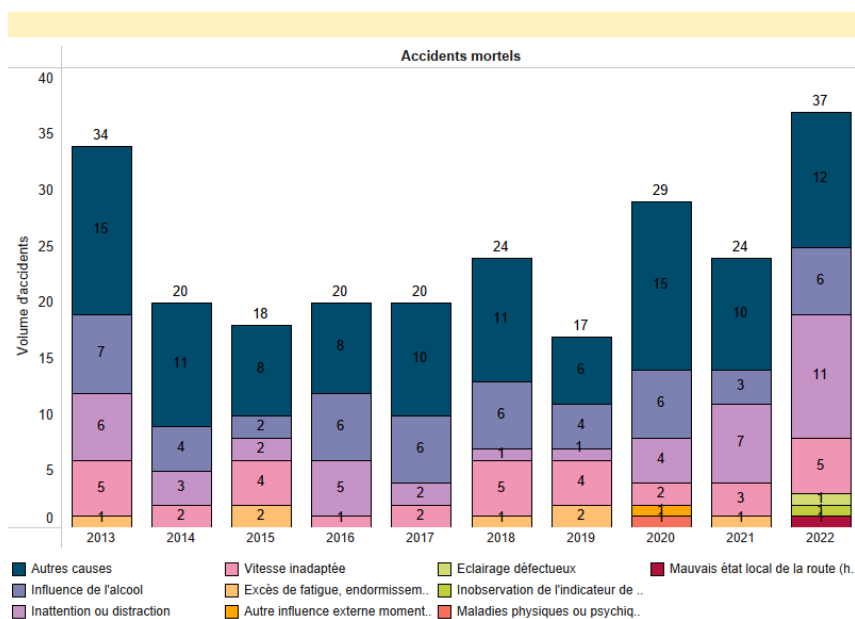
Source : MISTRA, état au 22.02.2023

3.5. Répartition des causes principales selon la gravité des blessures



En 2022, « l'inattention et distraction », le « non-respect du signal de priorité cédez le passage » (+30.9%, +34 accidents) et la « vitesse inadaptée » sont les premières causes des accidents avec blessés légers. Dans le cas des accidents avec blessés graves, la « vitesse inadaptée », « l'influence de l'alcool » et « l'inattention ou distraction » sont les causes principales les plus répandues, comme l'année dernière.

3.6. Répartition des causes principales des accidents mortels



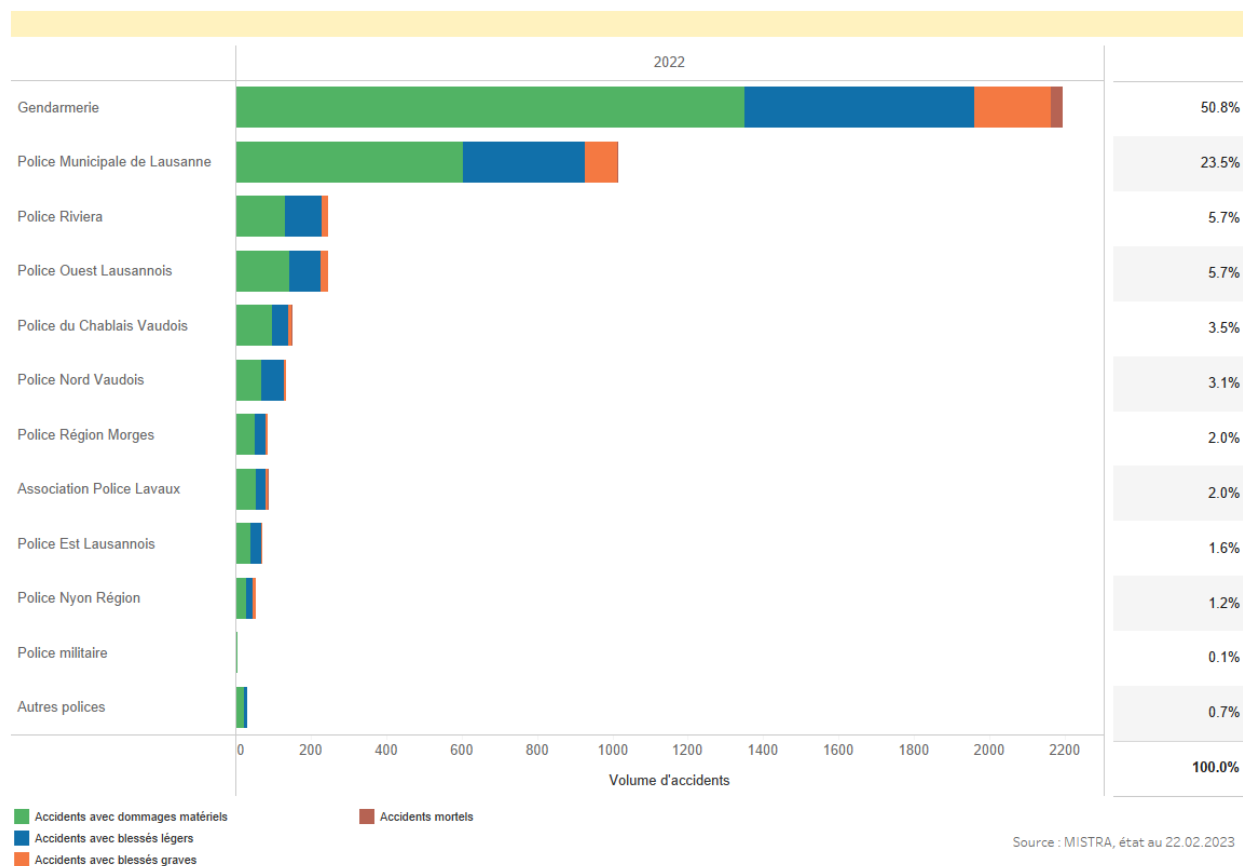
Le graphique ci-dessus représente l'entier des causes principales des accidents mortels survenus chaque année de la période considérée, contrairement aux graphiques précédents illustrant uniquement les accidents provoqués par les six premières causes. Pour connaître le détail, se référer à l'annexe 7.1.3³.

De manière générale, il y a une large augmentation des accidents mortels en 2022 (+13 accidents). Il s'agit du plus haut volume des 10 dernières années. Les trois premières causes sont « l'inattention ou distraction », « l'influence de l'alcool », et la « vitesse inadaptée ».

³ Dans la catégorie « autres causes », il y a notamment eu un accident lié à la conduite « sous influence de stupéfiants » et deux accidents pour « non-respect du signal de priorité Cédez le passage » en 2022.

4. REPARTITION DES ACCIDENTS PAR CORPS DE POLICE

4.1. Répartition des accidents par corps de police



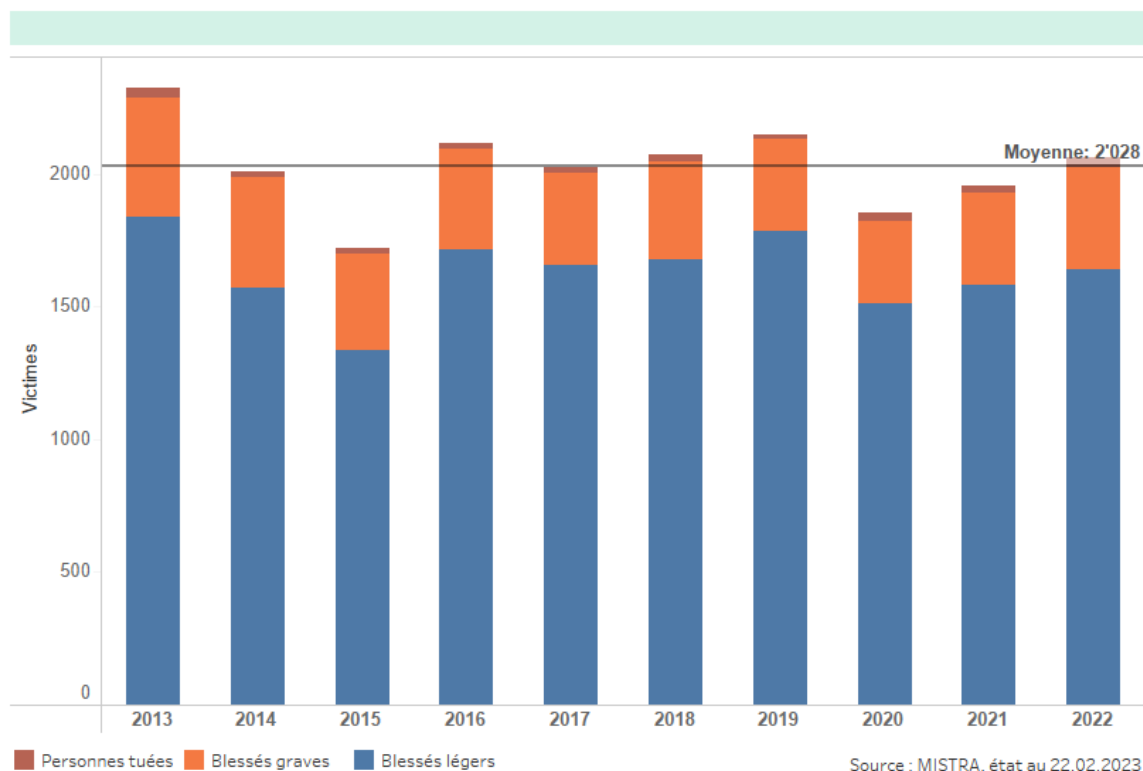
4.2. Tableau de la répartition des accidents par corps de police

	2022				Total
	Accidents avec dommages matériels	Accidents avec blessés légers	Accidents avec blessés graves	Accidents mortels	
Gendarmerie	1'351 (61.6%)	609 (27.8%)	202 (9.2%)	31 (1.4%)	2'193 (100.0%)
Police Municipale de Lausanne	605 (59.5%)	322 (31.7%)	85 (8.4%)	4 (0.4%)	1'016 (100.0%)
Police Riviera	133 (54.1%)	95 (38.6%)	18 (7.3%)	0	246 (100.0%)
Police Ouest Lausannois	143 (58.4%)	84 (34.3%)	18 (7.3%)	0	245 (100.0%)
Police du Chablais Vaudois	96 (64.0%)	44 (29.3%)	9 (6.0%)	1 (0.7%)	150 (100.0%)
Police Nord Vaudois	68 (50.4%)	60 (44.4%)	7 (5.2%)	0	135 (100.0%)
Association Police Lavaux	53 (60.9%)	28 (32.2%)	5 (5.7%)	1 (1.1%)	87 (100.0%)
Police Est Lausannois	39 (54.9%)	31 (43.7%)	1 (1.4%)	0	71 (100.0%)
Police Nyon Région	29 (54.7%)	17 (32.1%)	7 (13.2%)	0	53 (100.0%)
Police Région Morges	52 (59.8%)	28 (32.2%)	7 (8.0%)	0	87 (100.0%)
Police militaire	5 (100.0%)	0	0	0	5 (100.0%)
Autres polices	22 (68.8%)	10 (31.3%)	0	0	32 (100.0%)
Total	2'596 (60.1%)	1'328 (30.7%)	359 (8.3%)	37 (0.9%)	4'320 (100.0%)

Source : MISTRA, état au 22.02.2023

5. VICTIMES D'ACCIDENTS DANS LE CANTON DE VAUD

5.1. Évolution temporelle du nombre de victimes



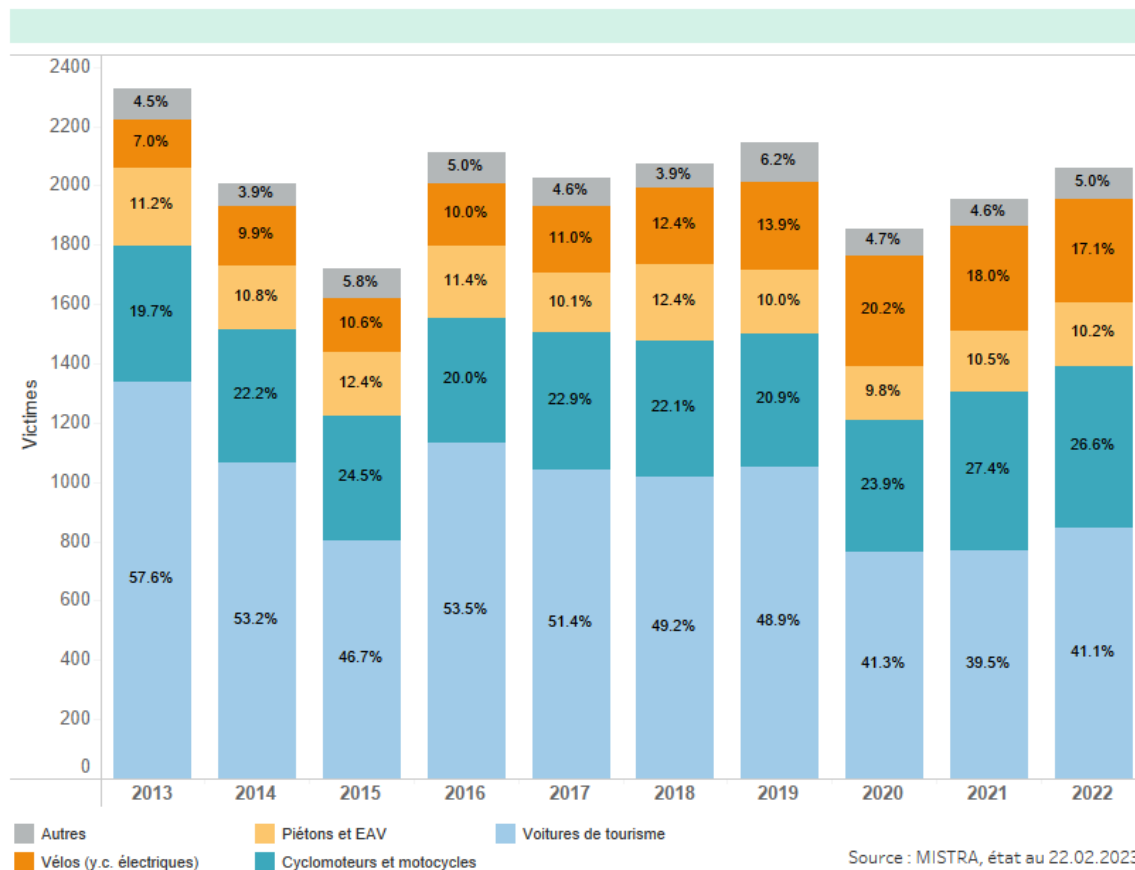
La moyenne est calculée sur les 10 dernières années (y.c. l'année d'intérêt). En 2022, une légère augmentation du nombre de victimes est observable (voir tableau 5.2). Une large augmentation du nombre de personnes tuées est à relever (+58.3%, +14 tué.e.s).

5.2. Tableau de l'évolution du nombre de victimes

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	évolution 2021-2022
Blessés légers	1'835	1'569	1'335	1'716	1'654	1'678	1'786	1'510	1'582	1'640	3.7% (+58)
Blessés graves	454	418	366	378	350	370	344	314	347	382	10.1% (+35)
Personnes tuées	36	20	19	20	21	24	18	29	24	38	58.3% (+14)
Victimes	2'325	2'007	1'720	2'114	2'025	2'072	2'148	1'853	1'953	2'060	5.5% (+107)

Source : MISTRA, état au 22.02.2023

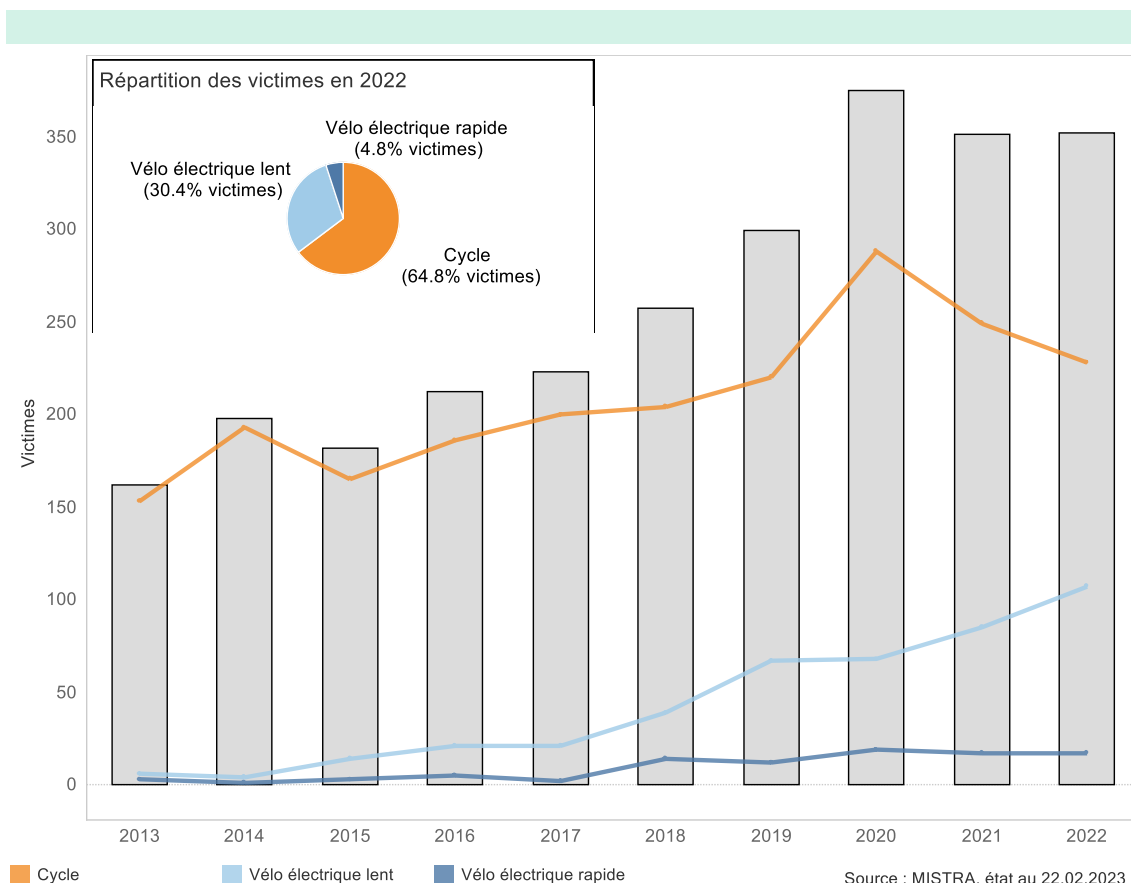
5.3. Répartition des victimes selon le moyen de locomotion



Pour le détail des catégories, se référer au tableau en annexe 7.1.4.

Les catégories pour ce graphique ont été modifiées par rapport à l'année 2017, afin qu'elles soient conformes à la catégorisation des extractions standards de l'OFROU. En conséquence, ce graphique n'est pas comparable avec la brochure 2017.

5.4. Détails des victimes d'accidents de vélos



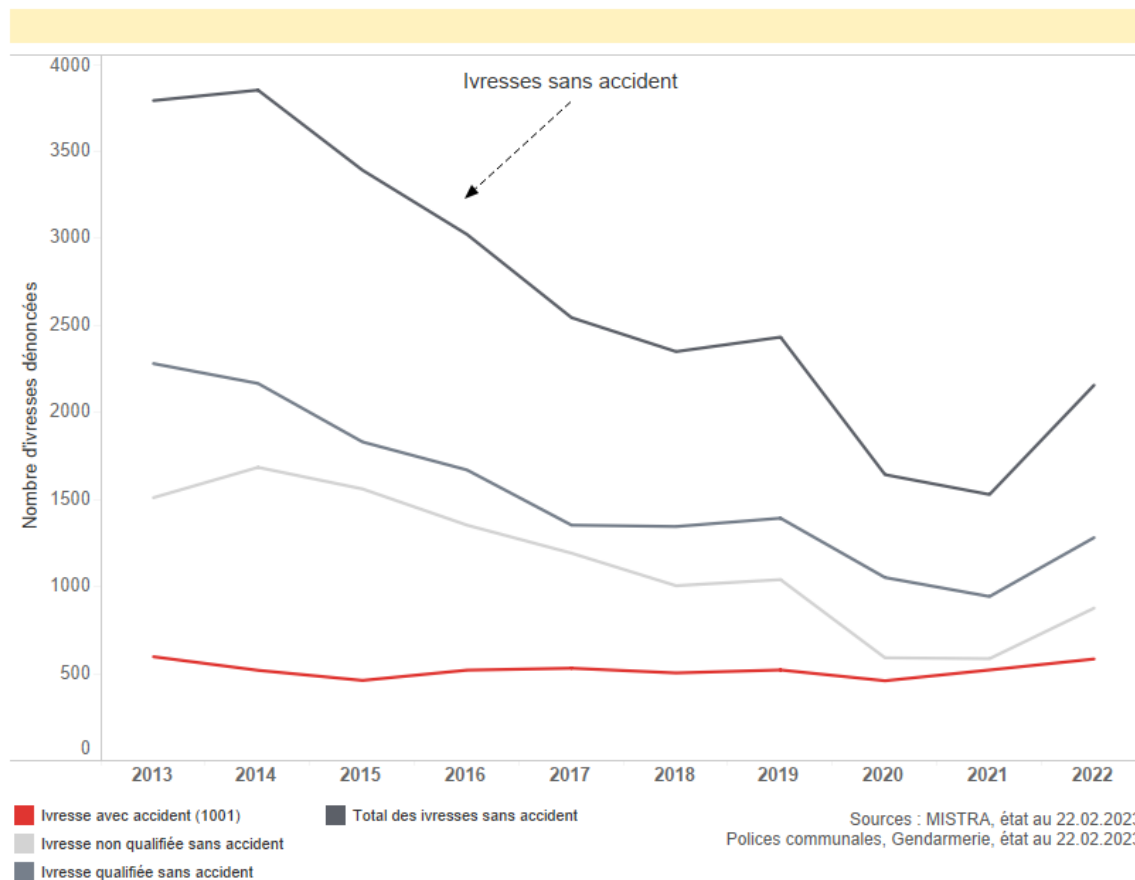
En 2022, le nombre de victimes d'accidents de vélo (y. c. électrique) est stable (N.S., +1 victimes). À relever, le pourcentage des victimes d'accidents de vélos électriques (lents et rapides) représentent 35.2% (+6.2% de plus qu'en 2021) des victimes de cycles en 2022. La démocratisation progressive de ce moyen de locomotion peut expliquer en partie les changements dans la répartition des accidents par catégorie.

Selon l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), les vélos électriques lents ne dépassent pas 500 W avec une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h et les vélos électriques rapides ne dépassent pas 1000 W avec une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h⁴.

⁴ Art. 18 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

6. IVRESSE AVEC ET SANS ACCIDENT

6.1. Évolution temporelle des ivresses avec et sans accident



Le nombre d'ivresses avec accident est en augmentation pour la deuxième année consécutive (+12.1%, +61 accidents). Les ivresses sans accident suivent la même tendance haussière (+41.1%, +628 cas). Cette augmentation touche autant les ivresse qualifiées sans accident (+35.8%, +338 cas) que les ivresses non qualifiées sans accident (+49.5%, +290 cas). Les volumes observés retrouvent des valeurs proches de celles observées avant la pandémie de SARS-CoV-2. En effet, les baisses observées en 2020 et 2021, notamment concernant les ivresses sans accidents, sont vraisemblablement liées au contexte de la pandémie du Covid-19 et des mesures sanitaires mises en place durant cette période.

Néanmoins, la doctrine de saisie unifiée n'étant en vigueur que depuis 2017, ces valeurs sont présentées à titre indicatif.

7. ANNEXES

7.1. Glossaire méthodologique

7.1.1. Evolutions non significatives

Les évolutions sont considérées comme non significatives (n.s) lorsque que la différence n'excède pas 10 unités d'une année à l'autre.

7.1.2. Catégories pour les causes

Inattention ou distraction	Autre influence en rapport avec l'inattention ou la distraction
	Distraction par des passagers ou des animaux dans la voiture
	Distraction par le maniement d'appareils techniques dans la voiture (radio, système de navigation, chauffage, etc.)
	Distraction par le maniement du téléphone
	Inobservation de l'indicateur de direction ou des feux-stop arrières de véhicules
	Manque d'attention momentané
	Manque d'expérience pratique de la conduite
	Manque de connaissance de la route empruntée (y compris recherche des indications de direction)
Vitesse inadaptée	Autre attitude fautive ayant trait à la vitesse
	Inadaptée au tracé de la route (virage serré, proximité d'une intersection, etc.)
	Inadaptée aux conditions de la route (mouillée, verglacée, gravillon, feuilles, etc.)
	Inadaptée aux conditions de visibilité (réduite en raison du temps, de la luminosité)
	Inadaptée aux conditions du trafic
	Inadaptée pour certains genres de véhicules
	Poursuite, course
	Supérieure à la vitesse maximale générale ou signalée (route)
Influence de l'alcool	Influence de l'alcool
Suivre de trop près le véhicule qui précède	Suivre de trop près le véhicule qui précède
Non-respect du signal de priorité Cédez le passage	Non-respect du signal de priorité Cédez le passage
Marche arrière imprudente	Marche arrière imprudente
Autre attitude fautive lors des mouvements dans la circulation	Autre attitude fautive lors des mouvements dans la circulation
Ne pas accorder la priorité à un passage pour piétons	Ne pas accorder la priorité à un passage pour piétons
Autre faute de maniement	Autre faute de maniement

7.1.3. Catégories pour les causes des accidents mortels

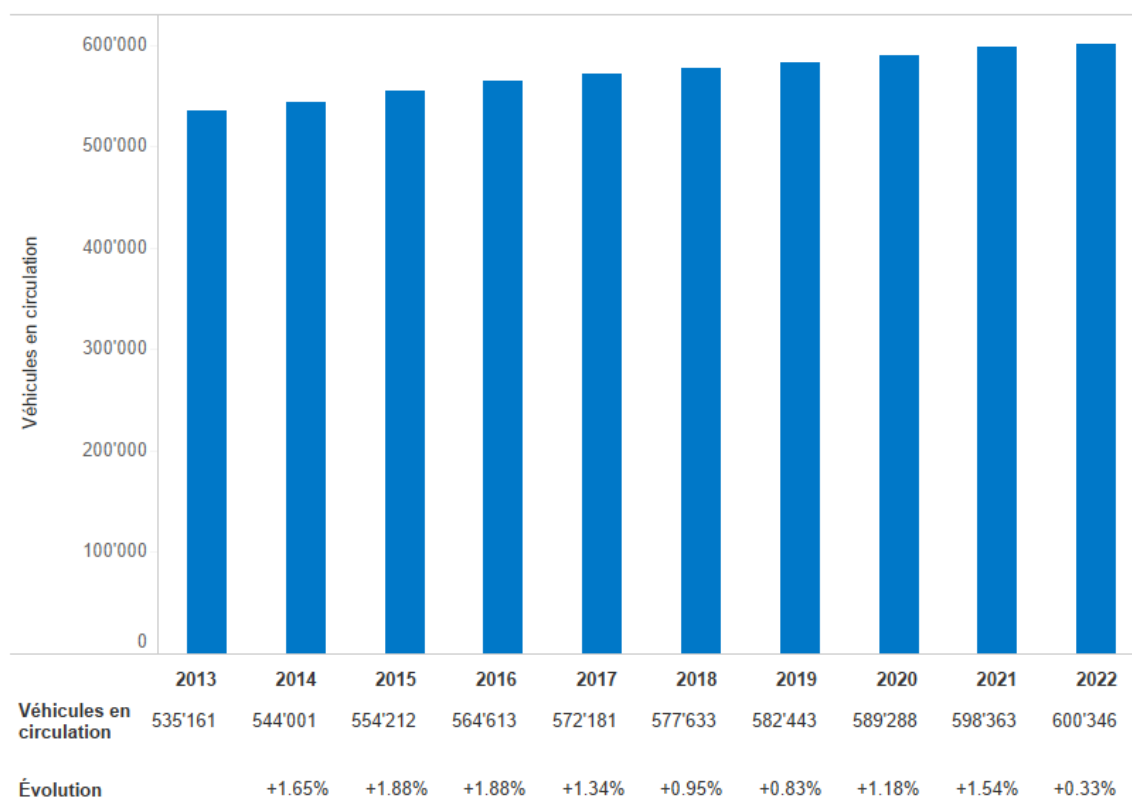
Autres causes	Non-respect du signal de priorité Cédez le passage
	Cause inconnue
	Priorité en obliquant à gauche devant des véhicules venant en sens inverse
	Marche arrière imprudente
	Manoeuvres incorrectes dans le véhicule (confusion frein - accélérateur, glisser de la pédale de frein dans les véhicules à transmission automatique, etc.)
	Influence de stupéfiants
	Etat de faiblesse
	Autres facteurs d'influence de nature médicale
	Autre attitude fautive lors des mouvements dans la circulation
Autre attitude fautive d'un cycliste ou d'un cyclomotoriste	
Vitesse inadaptée	Inadaptée aux conditions de la route (mouillée, verglacée, gravillon, feuilles, etc.)
	Supérieure à la vitesse maximale générale ou signalée (route)
	Inadaptée aux conditions de visibilité (réduite en raison du temps, de la luminosité)
	Inadaptée au tracé de la route (virage serré, proximité d'une intersection, etc.)
Influence de l'alcool	Influence de l'alcool
Inattention ou distraction	Manque d'attention momentané
	Distraction par le maniement du téléphone
	Manque d'expérience pratique de la conduite
Eclairage défectueux	Eclairage défectueux
Inobservation de l'indicateur de direction ou des feux-stop arrières de véhicules	Inobservation de l'indicateur de direction ou des feux-stop arrières de véhicules
Mauvais état local de la route (huile, boue, nids de poule, ornières, etc.)	Mauvais état local de la route (huile, boue, nids de poule, ornières, etc.)

7.1.4. Catégories pour les types de véhicules

Voitures de tourisme	001 Voiture de tourisme
	002 Voiture de tourisme lourde
Cyclomoteurs et motocycles	060 Motocycle
	061 Motocycle léger
	064 Motocycle léger-tricar
	Cyclomoteur (sans vélo électrique)
Vélos (y.c. électriques)	Cycle
	Vélo électrique lent
	Vélo électrique rapide
Piétons et EAV	EAV
	Piéton
Autres	010 Voiture automobile légère
	011 Voiture automobile lourde
	020 Autocar
	021 Minibus
	022 Bus à plate-forme pivotante
	023 Trolleybus
	030 Voiture de livraison
	035 Camion
	038 Tracteur à sellette
	042 Tracteur
	043 Tracteur agricole
	050 Machine de travail
	052 Chariot de travail agricole
	065 Quadricycle léger à moteur
	066 Quadricycle à moteur
	067 Tricycle à moteur
	080 Chariot à moteur
	081 Chariot à moteur agricole
	092 Caravane
	999 Inconnu
	Autres véhicules motorisés
	Autres véhicules non motorisés
	Bus de ligne
Chemin de fer	
Inconnu	

Les EAV sont les « engins assimilés à des véhicules » (trottinettes, planche à roulettes, rollers, etc...).

7.2. Parc de véhicules en circulation



Source : Service des automobiles et de la navigation (SAN)