



Statistique vaudoise des accidents de la circulation

Rapport annuel 2023

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.

Chiffres-clés

4'159 accidents en 2023

avec un constat de police



-3.7% d'accidents sur les routes vaudoises par rapport à 2022



-3.7 % d'accidents avec victimes



-8.1% (n.s.) d'accidents mortels (-3 accidents)

Principales causes d'accident

1. Inattention et distraction



2. Influence de l'alcool



3. Vitesse inadaptée

Première cause d'accidents mortels



Accidents mortels : 34

Nombre de morts : 35



5



11



14



3



1

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	5
1.1.	Remarques méthodologiques.....	5
1.2.	Chiffres clés pour l'année 2023.....	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.....	7
3.	Causes principales des accidents	8
3.1.	Causes principales de l'ensemble des accidents	8
3.2.	Causes principales des accidents avec dommages matériels	9
3.3.	Causes principales des accidents avec victimes.....	9
3.4.	Évolution des causes principales des accidents avec victimes	10
3.5.	Répartition des causes principales selon la gravité des blessures.....	10
3.6.	Répartition des causes principales des accidents mortels	11
4.	Répartition des accidents par corps de police.....	12
4.1.	Répartition des accidents par corps de police.....	12
4.2.	Tableau de la répartition des accidents par corps de police.....	12
5.	Victimes d'accidents dans le canton de vaud.....	13
5.1.	Évolution temporelle du nombre de victimes.....	13
5.2.	Tableau de l'évolution du nombre de victimes	13
5.3.	Répartition des victimes selon le moyen de locomotion	14
5.4.	Détails des victimes d'accidents de vélos	15
6.	Ivresse avec et sans accident.....	16
6.1.	Évolution temporelle des ivresses avec et sans accident.....	16
7.	Annexes	17
7.1.	Glossaire méthodologique.....	17
7.1.1.	Evolutions non significatives.....	17
7.1.2.	Catégories pour les causes	17
7.1.3.	Catégories pour les causes des accidents mortels.....	18
7.1.4.	Catégories pour les types de véhicules	19
7.2.	Parc de véhicules en circulation	20

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 2023

En 2023, 4'159 accidents ont été recensés par la police. Cela représente une légère diminution de -3.7% par rapport à l'année 2022. Suivant la même tendance, une baisse des accidents avec victimes (-64 accidents, -3.6%) est visible sur l'ensemble du territoire vaudois. Les accidents mortels (34 en 2023) sont également légèrement en baisse en comparaison à 2022. Au total, 35 personnes ont été tuées sur les routes, soit 3 personnes de moins qu'en 2022. Cette diminution n'est, cependant, pas significative. En 2023, sur les 35 décès, 14 étaient des personnes utilisant une voiture, 11 pilotaient une moto, 3 étaient des cyclistes, 5 des piétons et 1 personne était en EAV.

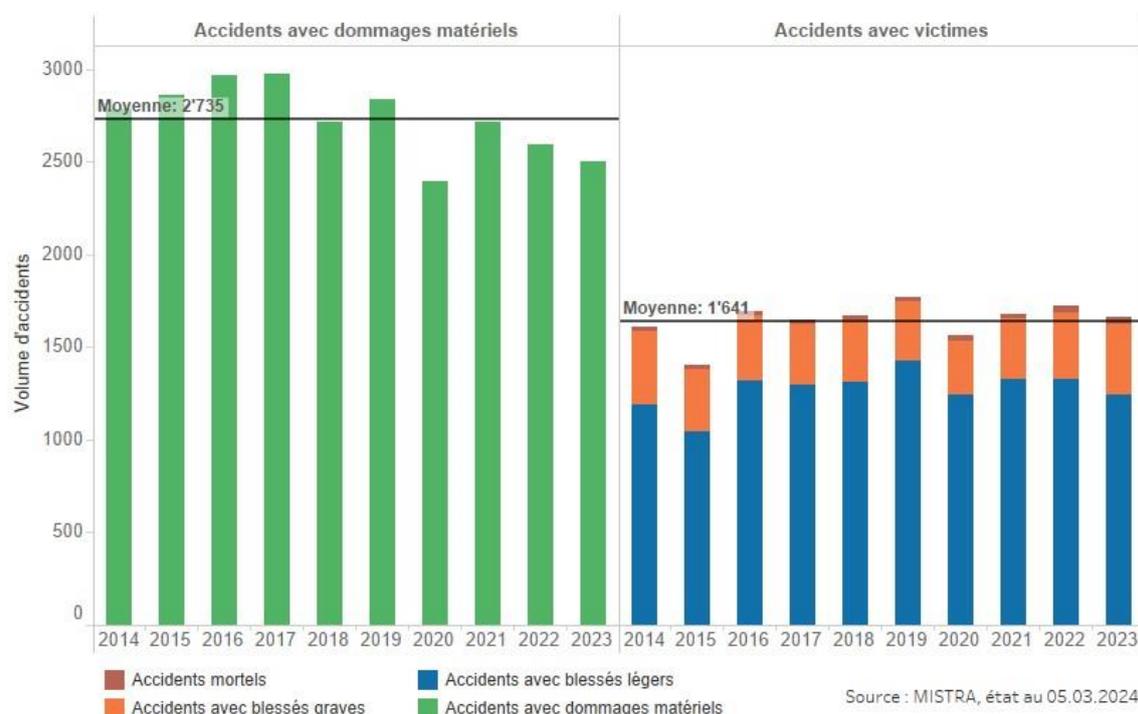
En 2023, les principales causes d'accidents sont « l'inattention et distraction », « l'influence de l'alcool » et la « vitesse inadaptée ». La « vitesse inadaptée » au volant représente la première cause principale des accidents mortels. Concernant les accidents avec victimes, la première cause principale de ces accidents est « l'inattention ou distraction ». Pour 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 2023, une baisse générale de -3.7% des accidents est enregistrée (-161 accidents). Cette diminution est due aux accidents avec dommages matériels (-3.7%, -97 accidents) et aux accidents avec blessés légers (-6.5%, -86 accidents). En effet, les accidents avec blessés graves (+7.0%, +25 accidents) présentent, à l'inverse, une hausse. Les accidents avec personnes tuées sont, eux, très légèrement en diminution (-3 accidents). Ceci n'est, cependant, pas significatif.

Pour la quatrième 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

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	évolution 2022-2023	
Accidents avec dommages matériels	2'785	2'858	2'967	2'979	2'714	2'839	2'393	2'718	2'596	2'499	-3.7%	(-97)
Accidents avec blessés légers	1'193	1'042	1'317	1'298	1'311	1'423	1'246	1'327	1'328	1'242	-6.5%	(-86)
Accidents avec blessés graves	396	340	355	328	336	327	288	326	359	384	7.0%	(+25)
Accidents mortels	20	18	20	20	24	17	29	24	37	34	n.s	(-3)
Total	4'394	4'258	4'659	4'625	4'385	4'606	3'956	4'395	4'320	4'159	-3.7%	(-161)

Source : MISTRA, état au 05.03.2024

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*).

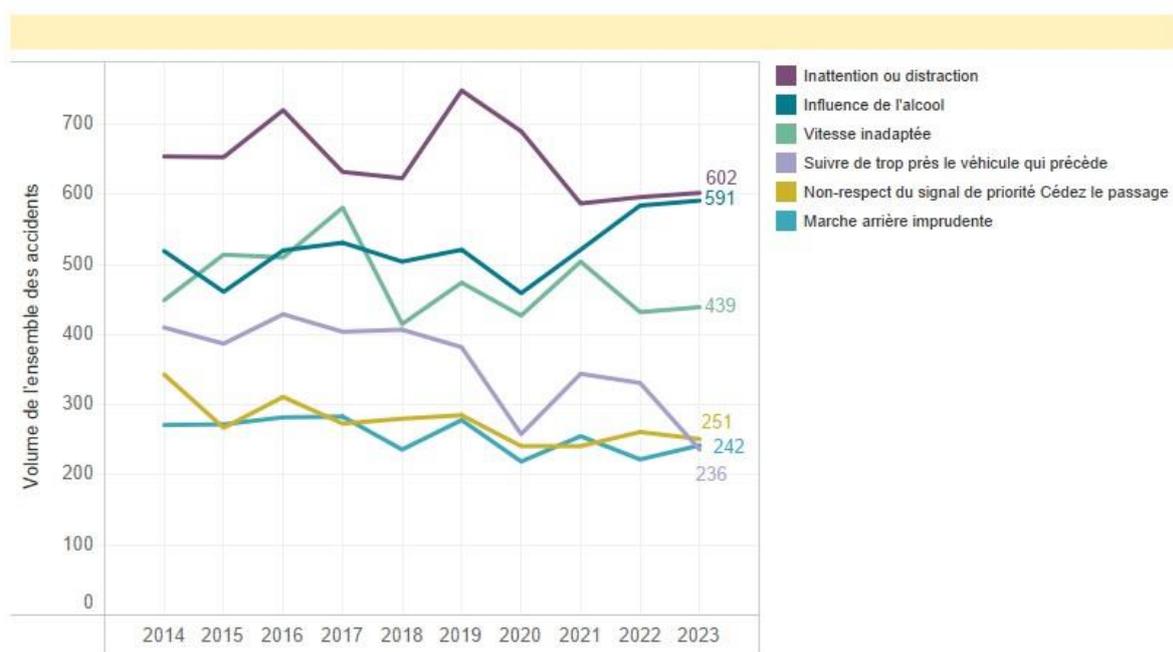
3. CAUSES PRINCIPALES DES ACCIDENTS

Seules les six premières causes de l'année 2023 sont illustrées dans les graphiques ci-dessous. Sept causes peuvent être représentées en cas d'égalité de volume.

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.

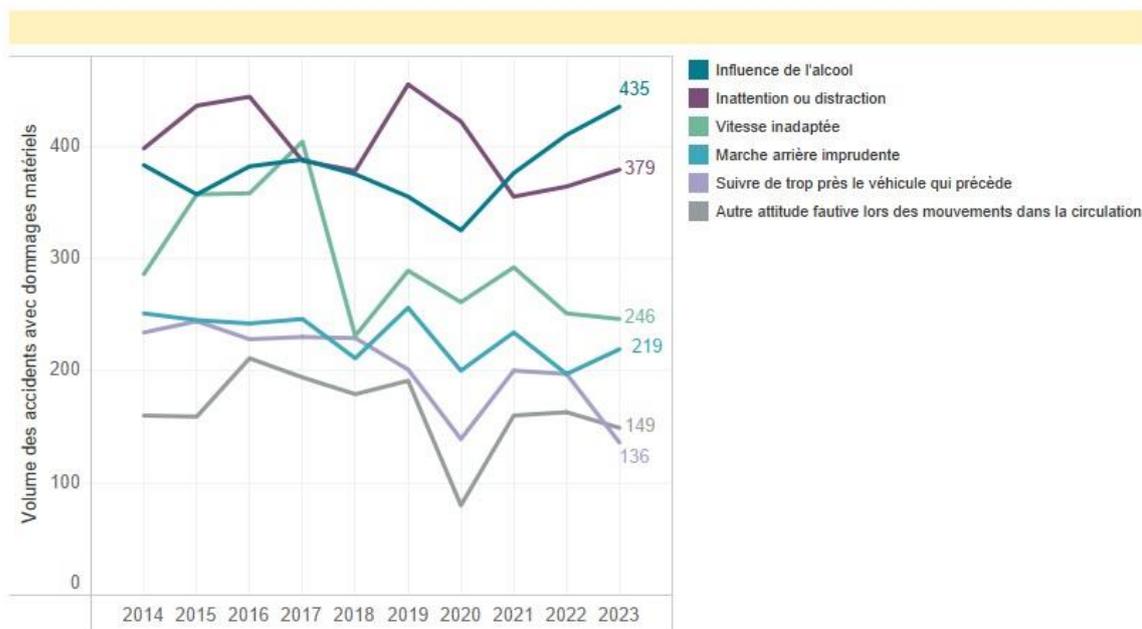
3.1. Causes principales de l'ensemble des accidents



Source : MISTRA, état au 05.03.2024

Comme en 2022, la première cause principale en 2023 pour l'ensemble des accidents reste « l'inattention ou distraction » (n.s., +6 accidents). Elle est suivie par « l'influence de l'alcool » (n.s., +7 accidents). La vitesse inadaptée (n.s., +7 accidents), demeure la troisième cause principale la plus représentée. Ces trois premières causes restent relativement stables par rapport à l'année précédente.

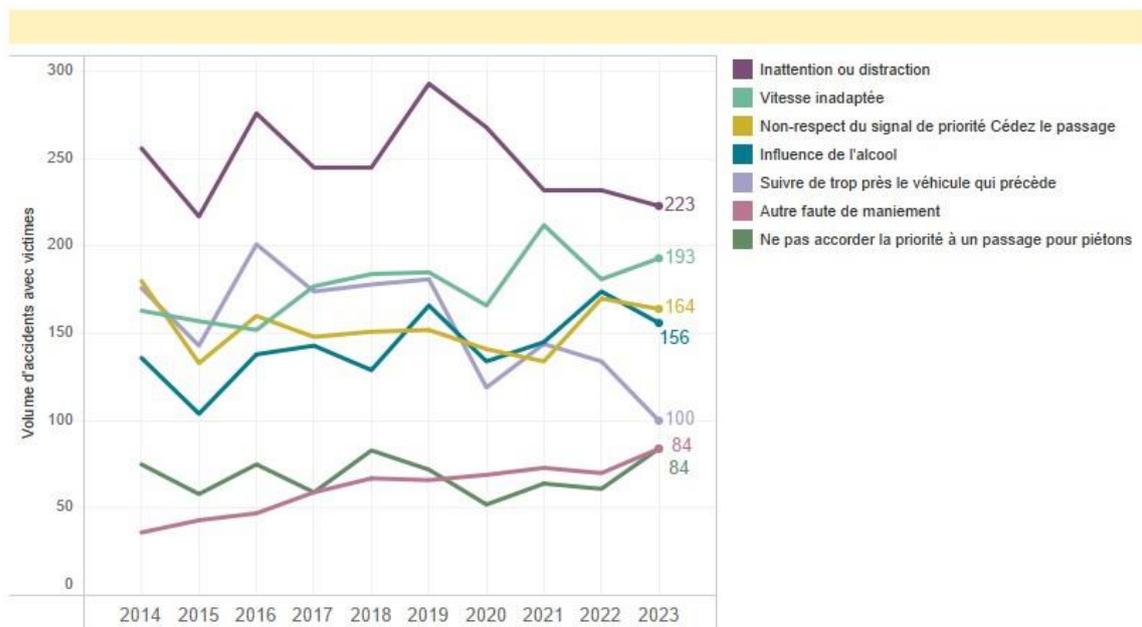
3.2. Causes principales des accidents avec dommages matériels



Source : MISTRA, état au 05.03.2024

En 2023, suivant la tendance générale, les premières causes des accidents avec dommages matériels sont « l'influence de l'alcool » avec une augmentation de 6.1% (+25 accidents), « l'inattention ou distraction » avec une augmentation de 4.1% (+15 accidents), et la « vitesse inadaptée » avec une diminution non significative (-5 accidents).

3.3. Causes principales des accidents avec victimes



Source : MISTRA, état au 05.03.2024

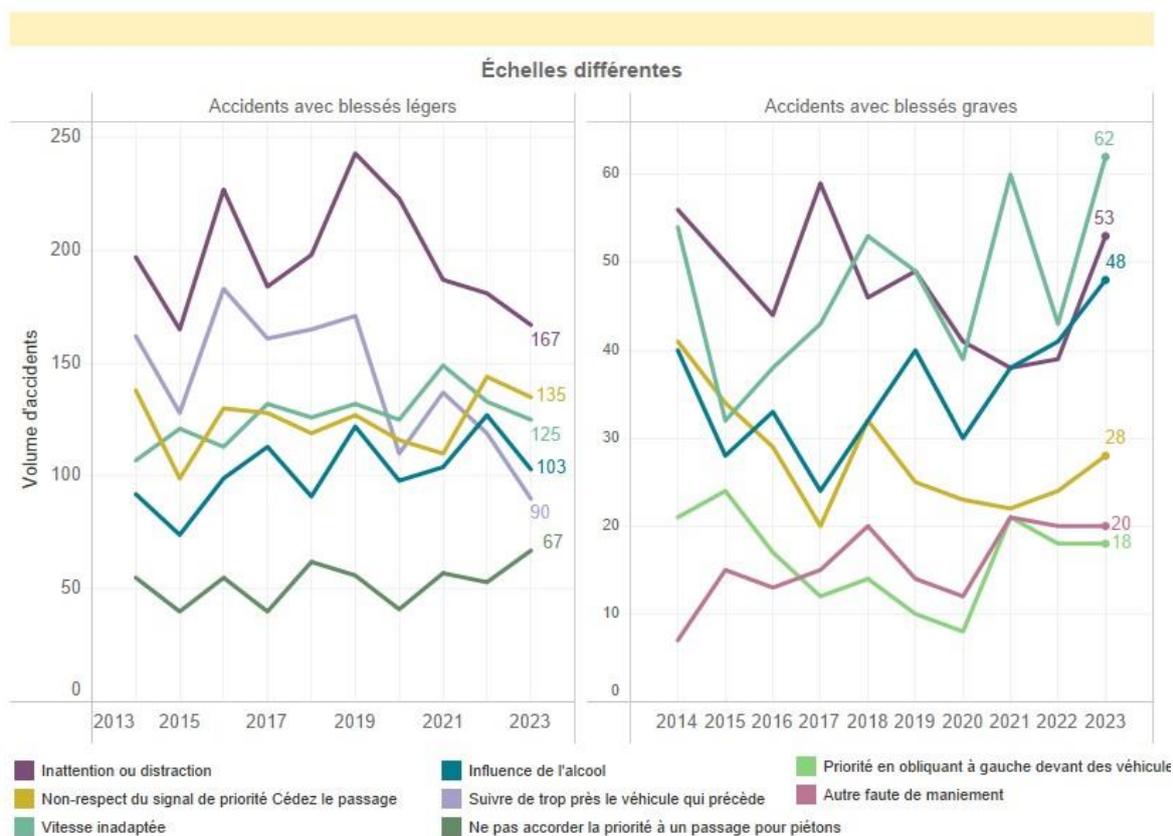
Les causes principales des accidents avec victimes sont « l'inattention ou distraction », la « vitesse inadaptée », le « non-respect du signal de priorité cédez le passage » et « l'influence de l'alcool ». La cause « d'inattention ou distraction » a diminué de façon non significative (-9 accidents). La « vitesse inadaptée » a augmenté de 12 accidents (+ 6.6%). Les causes de « non-respect du signal de priorité Cédez le passage » et « influence de l'alcool » ont diminué de 6 (non-significatif) et 18 accidents respectivement (-10.3%).

3.4. Évolution des causes principales des accidents avec victimes

	évolution 2022-2023	
Inattention ou distraction	➡	n.s (-9)
Vitesse inadaptée	➡	6.6% (+12)
Non-respect du signal de priorité Cédez le passage	➡	n.s (-6)
Influence de l'alcool	⬇	-10.3% (-18)
Suivre de trop près le véhicule qui précède	⬇	-25.4% (-34)
Autre faute de maniement	➡	20.0% (+14)
Ne pas accorder la priorité à un passage pour piétons	➡	37.7% (+23)

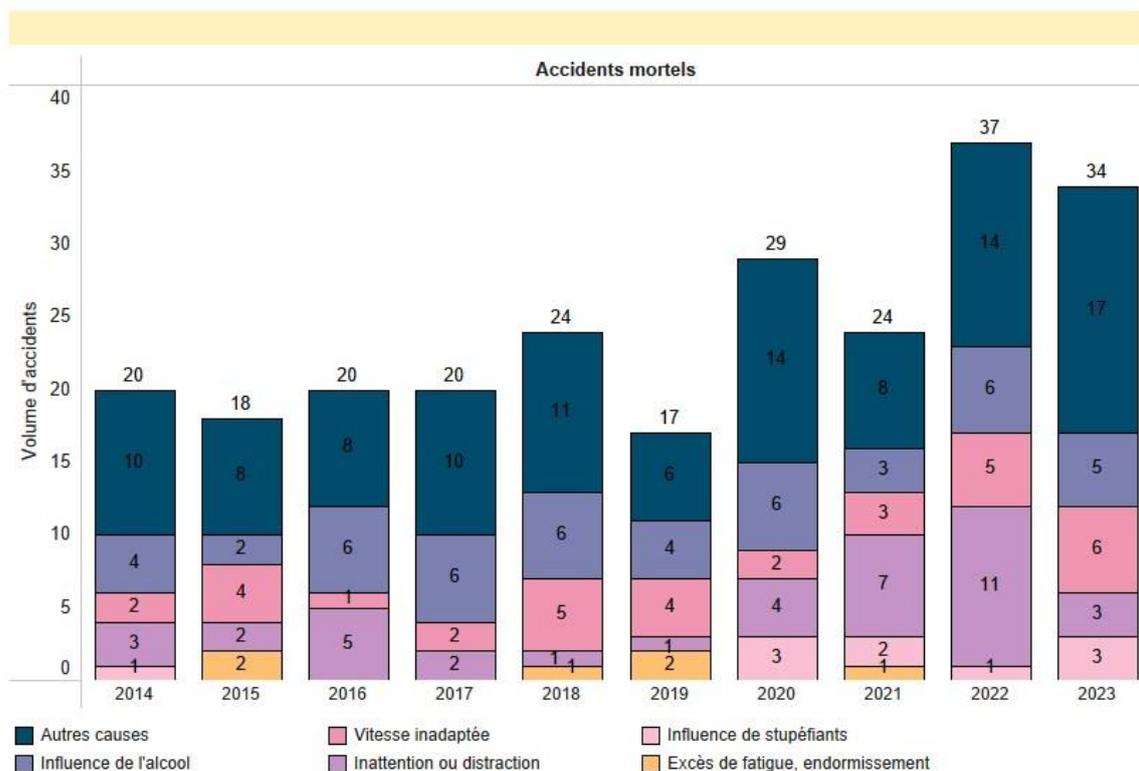
Source : MISTRA, état au 05.03.2024

3.5. Répartition des causes principales selon la gravité des blessures



En 2023, « l'inattention et distraction », le « non-respect du signal de priorité cédez le passage » et la « vitesse inadaptée » sont les premières causes des accidents avec blessés légers. Dans le cas des accidents avec blessés graves, la « vitesse inadaptée » (+44.2%, +19 accidents), « l'inattention ou distraction » (+35.9%, +14 accidents) et « l'influence de l'alcool » (n.s, +7 accidents) sont les causes principales les plus répandues. Elles sont à la hausse.

3.6. Répartition des causes principales des accidents mortels



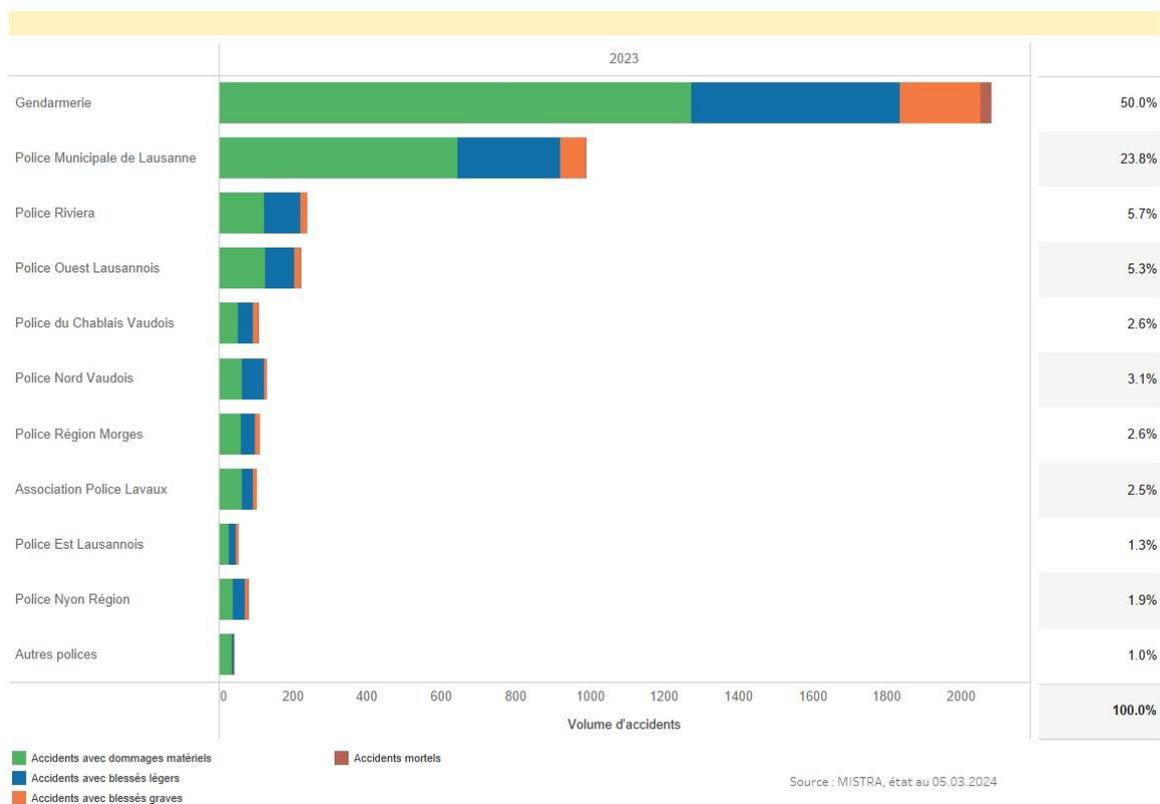
Source : MISTRA, état au 05.03.2024

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 ou sept premières causes. Pour connaître le détail, se référer à l'annexe 7.1.3.

De manière générale, il y a une légère diminution des accidents mortels en 2023 (-3 accidents). Cependant, cette diminution n'est pas significative. Il s'agit d'un volume d'accidents mortels relativement haut au vu des chiffres des 10 dernières années. Les premières causes sont la « vitesse inadaptée », « l'influence de l'alcool », « l'inattention ou distraction » et « l'influence de stupéfiants ».

4. REPARTITION DES ACCIDENTS PAR CORPS DE POLICE

4.1. Répartition des accidents par corps de police



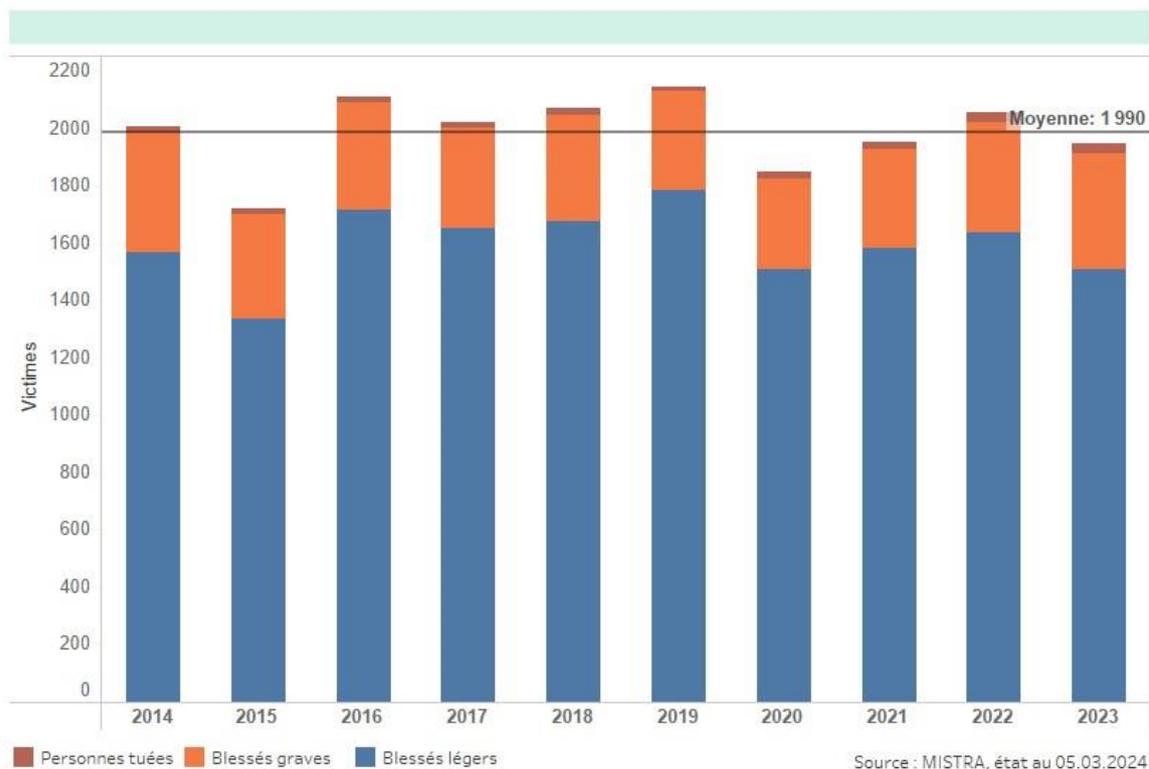
4.2. Tableau de la répartition des accidents par corps de police

	2023				Total
	Accidents avec dommages matériels	Accidents avec blessés légers	Accidents avec blessés graves	Accidents mortels	
Gendarmerie	1'273 (61.2%)	562 (27.0%)	216 (10.4%)	29 (1.4%)	2'080 (100.0%)
Police Municipale de Lausanne	642 (64.9%)	279 (28.2%)	67 (6.8%)	1 (0.1%)	989 (100.0%)
Police Riviera	123 (51.5%)	96 (40.2%)	20 (8.4%)	0	239 (100.0%)
Police Ouest Lausannois	125 (56.6%)	78 (35.3%)	17 (7.7%)	1 (0.5%)	221 (100.0%)
Police du Chablais Vaudois	51 (47.7%)	42 (39.3%)	12 (11.2%)	2 (1.9%)	107 (100.0%)
Police Nord Vaudois	62 (47.7%)	60 (46.2%)	8 (6.2%)	0	130 (100.0%)
Association Police Lavaux	62 (59.6%)	30 (28.8%)	12 (11.5%)	0	104 (100.0%)
Police Est Lausannois	27 (49.1%)	18 (32.7%)	10 (18.2%)	0	55 (100.0%)
Police Nyon Région	38 (46.9%)	32 (39.5%)	10 (12.3%)	1 (1.2%)	81 (100.0%)
Police Région Morges	60 (54.5%)	39 (35.5%)	11 (10.0%)	0	110 (100.0%)
Autres polices	36 (83.7%)	6 (14.0%)	1 (2.3%)	0	43 (100.0%)
Total	2'499 (60.1%)	1'242 (29.9%)	384 (9.2%)	34 (0.8%)	4'159 (100.0%)

Source : MISTRA, état au 05.03.2024

5. VICTIMES D'ACCIDENTS DANS LE CANTON DE VAUD

5.1. Évolution temporelle du nombre de victimes



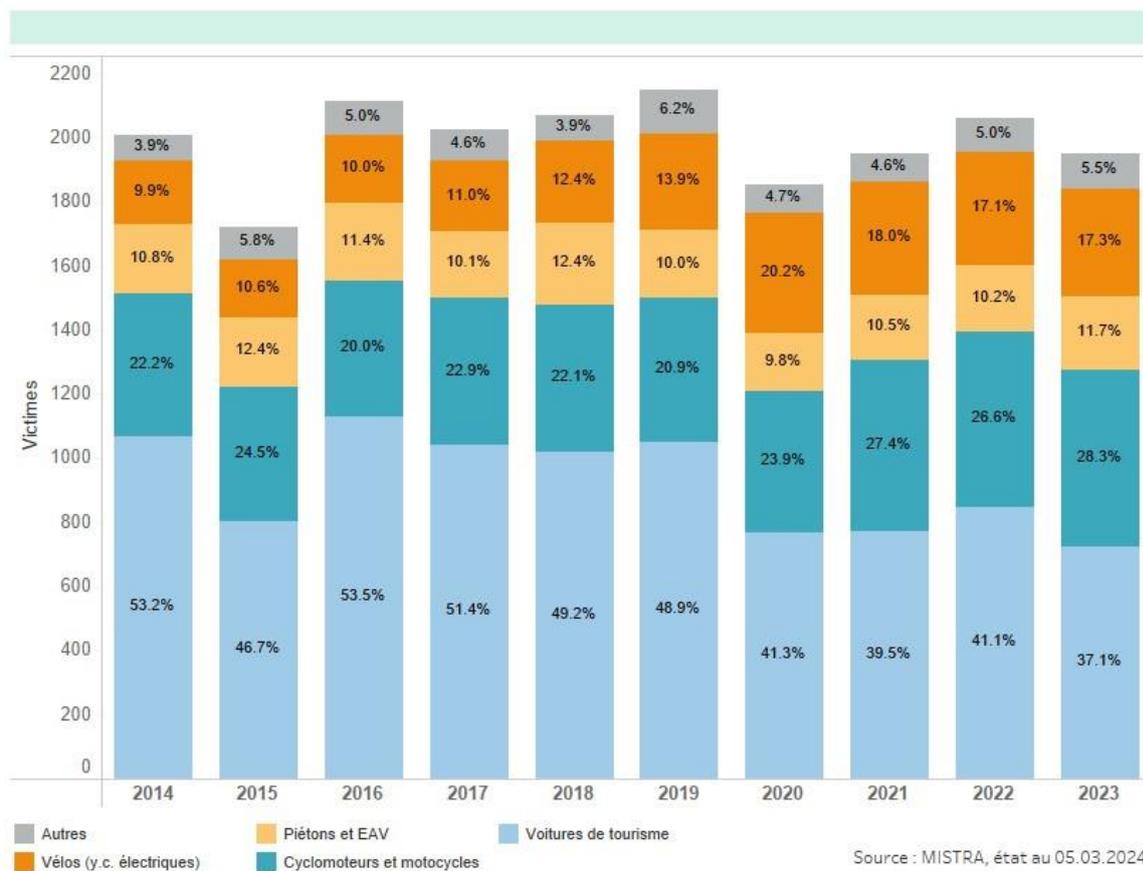
La moyenne est calculée sur les 10 dernières années (y.c. l'année d'intérêt). En 2023, une légère diminution du nombre de victimes est observable (voir tableau 5.2). Une légère diminution du nombre de personnes tuées est également remarquée bien qu'elle ne soit pas significative (n.s, -3 tué.e.s). Il est, tout de même, à relever que ce volume reste relativement haut en comparaison avec les années précédentes.

5.2. Tableau de l'évolution du nombre de victimes

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	évolution 2022-2023
Blessés légers	1 569	1 335	1 716	1 654	1 678	1 786	1 510	1 582	1 640	1 512	-7.8% (-128)
Blessés graves	418	366	378	350	370	344	314	347	382	403	5.5% (+21)
Personnes tuées	20	19	20	21	24	18	29	24	38	35	n.s (-3)
Victimes	2 007	1 720	2 114	2 025	2 072	2 148	1 853	1 953	2 060	1 950	-5.3% (-110)

Source : MISTRA, état au 05.03.2024

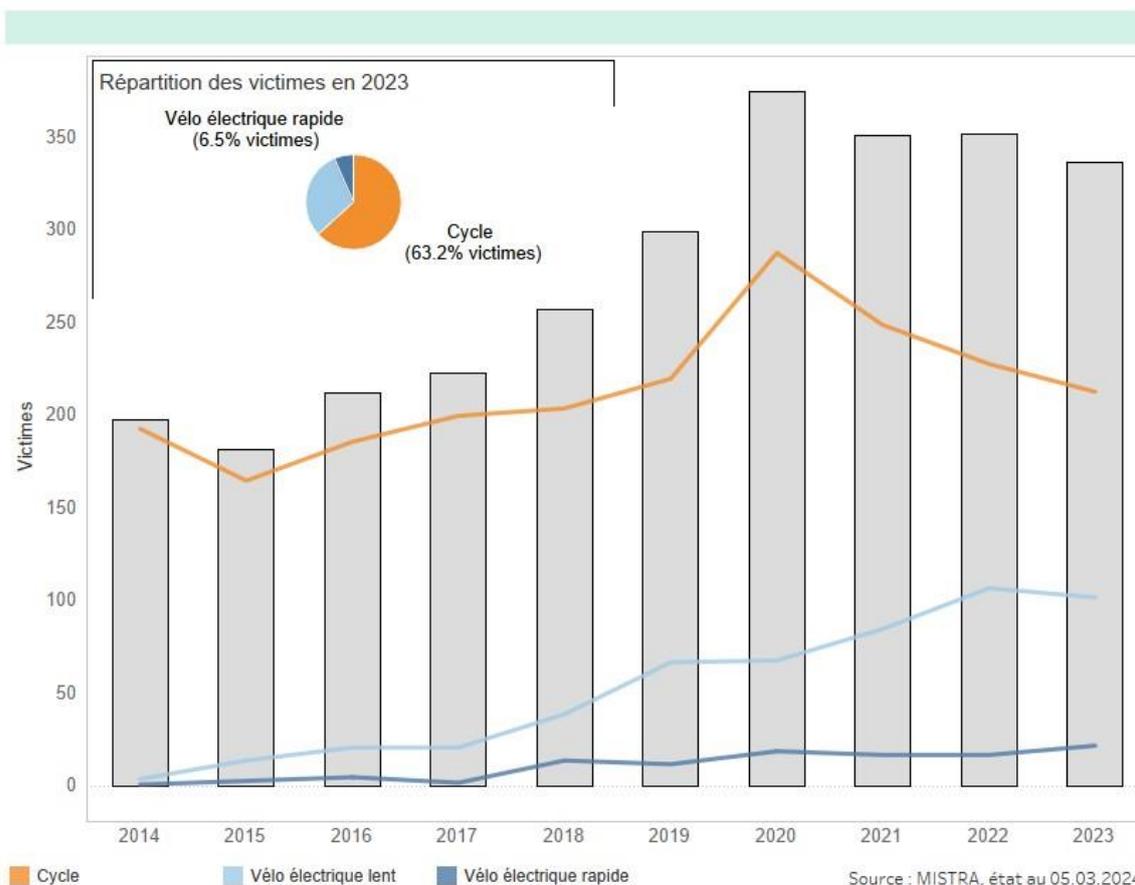
5.3. Répartition des victimes selon le moyen de locomotion



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



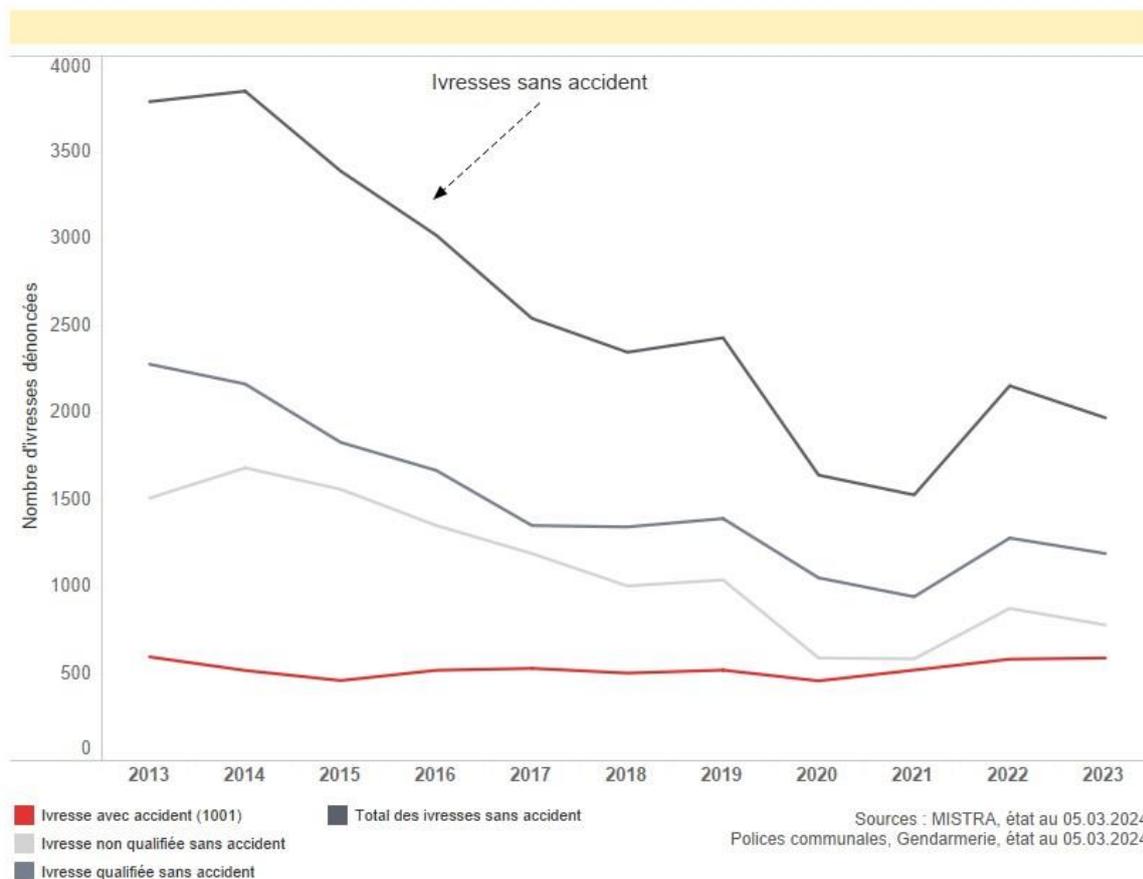
En 2023, le nombre de victimes d'accidents de vélo (y. c. électrique) est en diminution (-4.3%, -15 victimes). À relever, le pourcentage des victimes d'accidents de vélos électriques (lents et rapides) représentent 36.8% des victimes de cycles en 2023. Ce volume est stable en comparaison à l'année passée.

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/h³.

³ 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 stable en comparaison à l'année précédente (n.s%, +7 accidents). Les ivresses sans accident sont à la baisse en 2023 (-8.5%, -184 cas). Cette diminution touche autant les ivresses qualifiées sans accident (-6.9%, -89 cas) que les ivresses non qualifiées sans accident (-10.8%, -95 cas). Les volumes observés sont 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

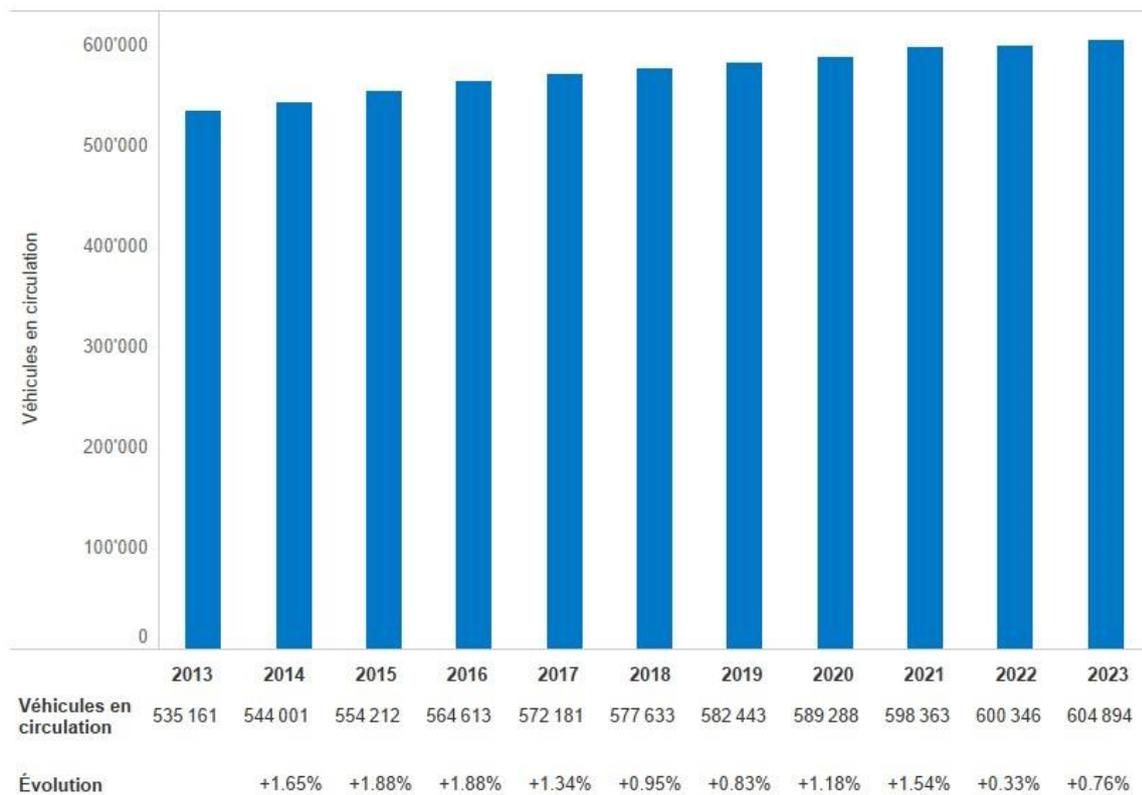
Autres causes	Influence de stupéfiants
	Cause inconnue
	Autre faute de manieiment
	Traversée imprudente de la route
	Passage des rails à angle aigu pour les conducteurs des véhicules à deux roues
	Non-respect du signal de priorité Cédez le passage
	Non-respect de la priorité de droite
	Ne pas accorder la priorité à un passage pour piétons
	Influence de médicaments
	Dépassement en présence de trafic venant en sens inverse
	Autre attitude fautive lors des mouvements dans la circulation
Vitesse inadaptée	Inadaptée au tracé de la route (virage serré, proximité d'une intersection, etc.)
	Inadaptée aux conditions de visibilité (réduite en raison du temps, de la luminosité)
	Inadaptée aux conditions de la route (mouillée, verglacée, gravillon, feuilles, etc.)
Influence de l'alcool	Influence de l'alcool
Inattention ou distraction	Manque d'attention momentané
	Manque d'expérience pratique de la conduite
Autre défaut de l'état de l'infrastructure	Autre défaut de l'état de l'infrastructure
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.)
Visibilité insuffisante due au mauvais état du pare-brise, de l'essuie-glace ou de la visière d..	Visibilité insuffisante due au mauvais état du pare-brise, de l'essuie-glace ou de la visière du casque (saleté, givre, rayures, buée, 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]
	[063 Motocycle-side-car]
	[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]
	[024 Trolleybus articulé]
	[030 Voiture de livraison]
	[035 Camion]
	[037 Véhicule articulé lourd]
	[038 Tracteur à sellette]
	[042 Tracteur]
	[043 Tracteur agricole]
	[050 Machine de travail]
	[051 Chariot de travail]
	[052 Chariot de travail agricole]
	[066 Quadricycle à moteur]
	[067 Tricycle à moteur]
	[080 Chariot à moteur]
	[081 Chariot à moteur agricole]
	[092 Caravane]
	[999 Inconnu]
	Autres véhicules 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)