Statistique vaudoise des accidents de la circulation

Rapport annuel 2020

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

3’956 accidents en 2020
avec un constat de police

Accidents mortels : 29
Nombre de morts : 29

-14.1 % d’accidents sur les routes vaudoises par rapport à 2019

-11.5 % d’accidents avec victimes

+70.6% d’accidents mortels (+12 acc)

Principales causes d’accident

1. **Inattention et distraction**
2. **Influence de l’alcool**
   Première cause d’accidents mortels
3. **Vitesse inadaptée**
   Première cause d’accidents mortels

	1
	10
	9
	5
AUTRE	4

TABLE DES MATIERES

1. Introduction 5
   1.1. Remarques méthodologiques 5
   1.2. Chiffres clés pour l'année 2019 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 vaudois[1] 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 NACA[2]. 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 d'avant 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 1er 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 2020

En 2020, 3'956 accidents ont été recensés par la police. Cela représente une diminution générale de plus 14.1% par rapport à l'année 2019. En outre, une baisse des accidents avec victimes (-204 accidents, -11.5%) est visible sur l'ensemble du territoire vaudois. Cependant, il y a lieu de constater une augmentation des accidents mortels en 2020. Au total, 29 personnes ont été tuées sur les routes, soit 12 personnes de plus qu'en 2019. En 2020, sur les 29 décès, 10 étaient des conducteurs de motos, 9 des conducteurs de voiture de tourisme, 5 étaient des cyclistes, 1 était un piéton et 4 étaient autres types de véhicules

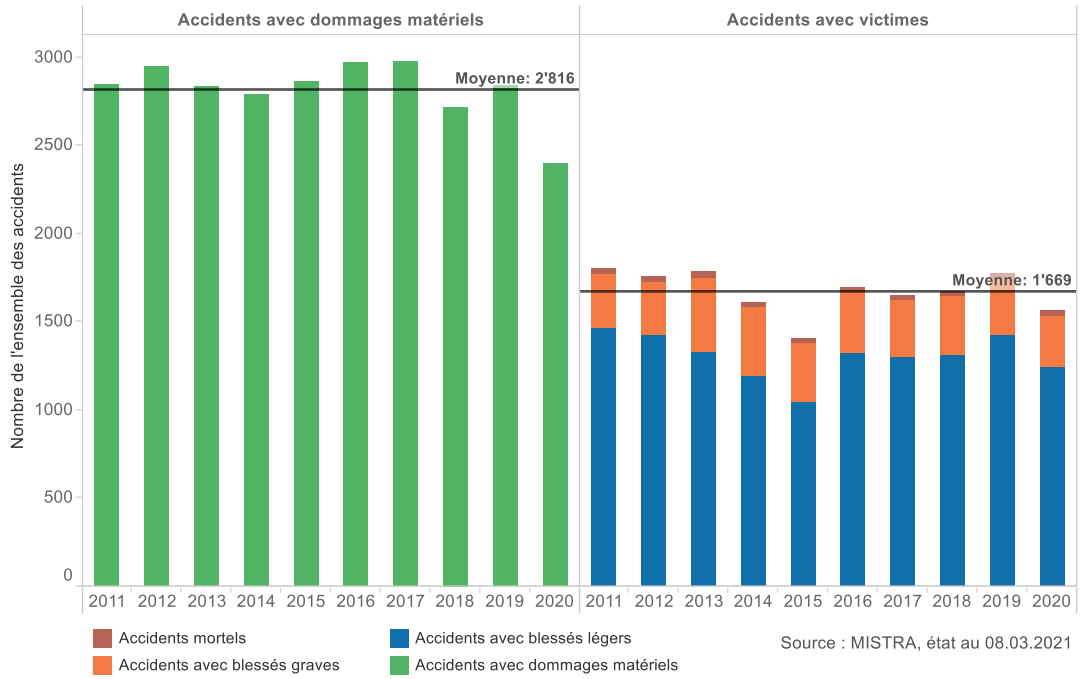
Comme en 2019 et pour l'ensemble des accidents de la route, l'« inattention et distraction » au volant représente la première cause principale. Cette cause est également la principale pour les accidents impliquant des victimes; alors que les deux causes principales des décès sur les routes sont liées à l' « influence de l'alcool » ainsi qu'à l'« inattention et distraction ». Concernant les accidents avec dommages matériels les principales causes sont dans l'ordre : l'« inattention et distraction », l'« influence de l'alcool » 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 2020, une baisse générale de -14.1% des accidents est enregistrée (-650 accidents). Cette diminution est principalement due à une baisse des accidents avec blessés légers (-12.4%, -177 accidents), mais également une diminution de ceux avec dommages matériels (-15.7%, -446 accidents).

Ces deux dernières années, 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 (près de 114'000 de plus sur les routes depuis 2007).

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	évolution 2019-2020
Accidents avec dommages matériels	2'842	2'944	2'834	2'785	2'858	2'967	2'979	2'714	2'839	2'393	-15.7% (-446)
Accidents avec blessés légers	1'463	1'428	1'331	1'193	1'042	1'317	1'298	1'311	1'423	1'246	-12.4% (-177)
Accidents avec blessés graves	308	300	417	396	340	355	328	336	327	288	-11.9% (-39)
Accidents mortels	31	30	34	20	18	20	20	24	17	29	70.6% (+12)
Total	**4'644**	**4'702**	**4'616**	**4'394**	**4'258**	**4'659**	**4'625**	**4'385**	**4'606**	**3'956**	-14.1% (-650)

Source : MISTRA, état au 08.03.2021

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*).

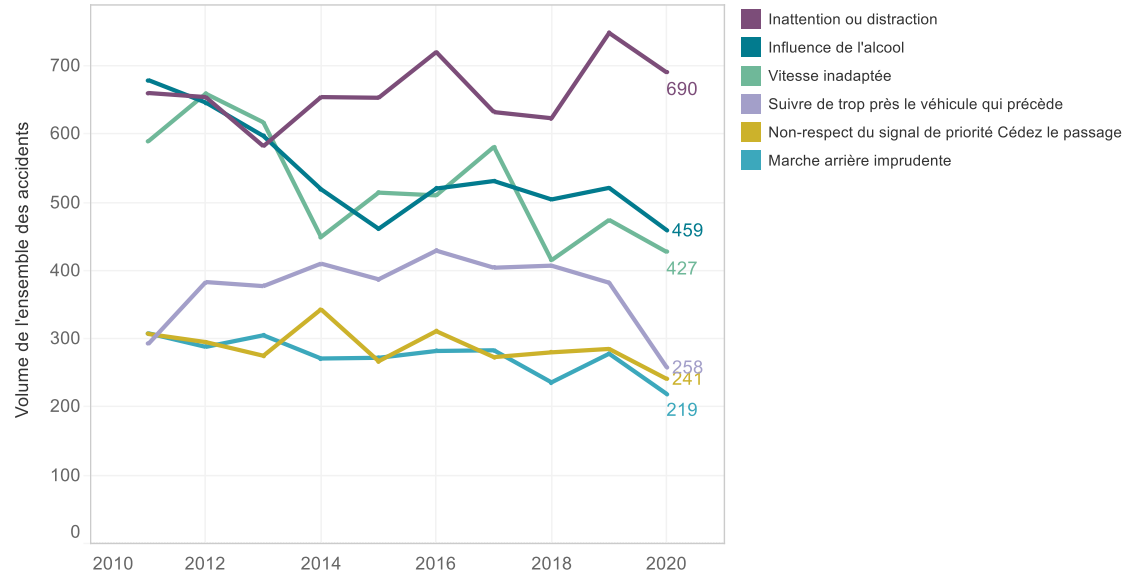
3. CAUSES PRINCIPALES DES ACCIDENTS

Seules les six premières causes de l'année 2020 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 présenté dans les 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.

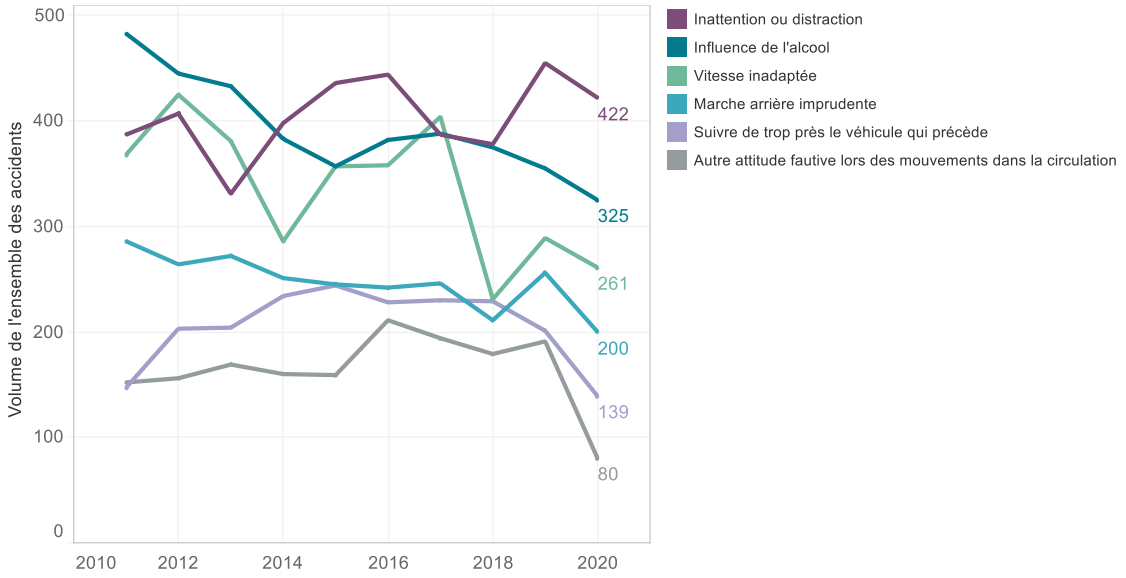
3.1. Causes principales de l'ensemble des accidents



Source : MISTRA, état au 08.03.2021

Comme en 2019, la première cause principale en 2020 pour l'ensemble des accidents est l'« inattention et distraction », suivie par « l'influence de l'alcool » et la « vitesse inadaptée ». Ces causes sont en toutefois en diminution respectivement de -7.7% (-58 accidents), -11.9% (-62 acc.) et -9.9% (-47 acc.).

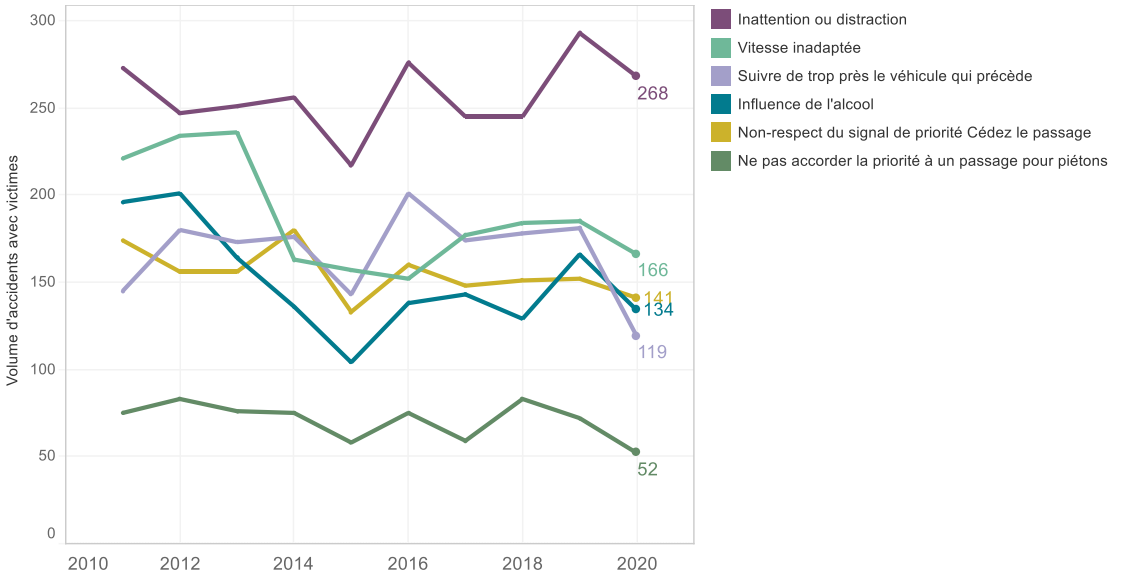
3.2. Causes principales des accidents avec dommages matériels



Source : MISTRA, état au 08.03.2021

En 2020, suivant la tendance générale, les premières causes des accidents avec dommages matériels sont « l'inattention ou distraction », « l'influence de l'alcool » et la « vitesse inadaptée ». Toutes les causes relevées sont en diminution.

3.3. Causes principales des accidents avec victimes



Source : MISTRA, état au 08.03.2021

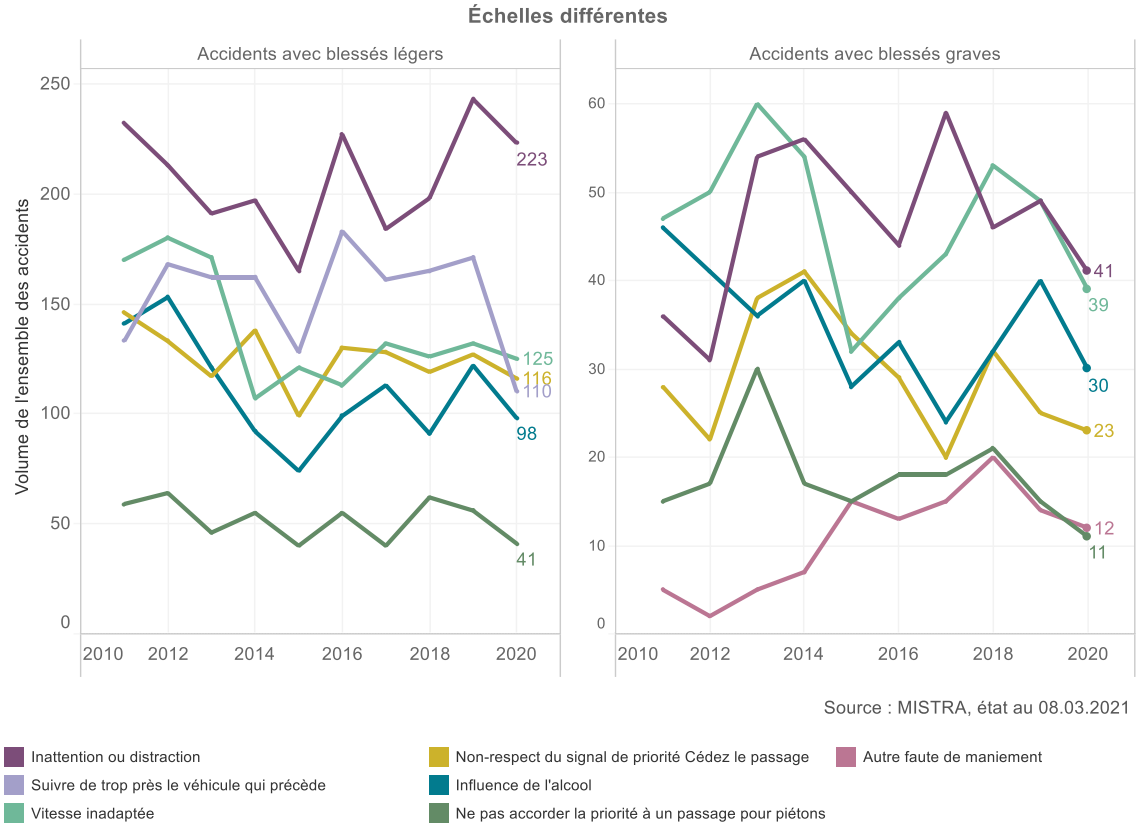
Les trois premières causes principales des accidents avec victimes sont, comme l'année précédente, l'« inattention et distraction », la « vitesse inadaptée » et « suivre de trop près le véhicule qui précède ». Toutes les causes relevées sont en diminution notamment avec l'inattention (-8.5%, -25 acc.), la vitesse inadaptée (-10.3%, -19 acc.) et l'influence de l'alcool (-19.3%, -32 acc.). À noter, « le non-respect du signal de priorité » passe en 3ème position avec une baisse de -7.2% (-11 acc.).

3.4. Évolution des causes principales des accidents avec victimes

	évolution 2019-2020
Inattention ou distraction	-8.5% (-25)
Vitesse inadaptée	-10.3% (-19)
Suivre de trop près le véhicule qui précède	-34.3% (-62)
Influence de l'alcool	-19.3% (-32)
Non-respect du signal de priorité Cédez le passage	-7.2% (-11)
Ne pas accorder la priorité à un passage pour piétons	-27.8% (-20)

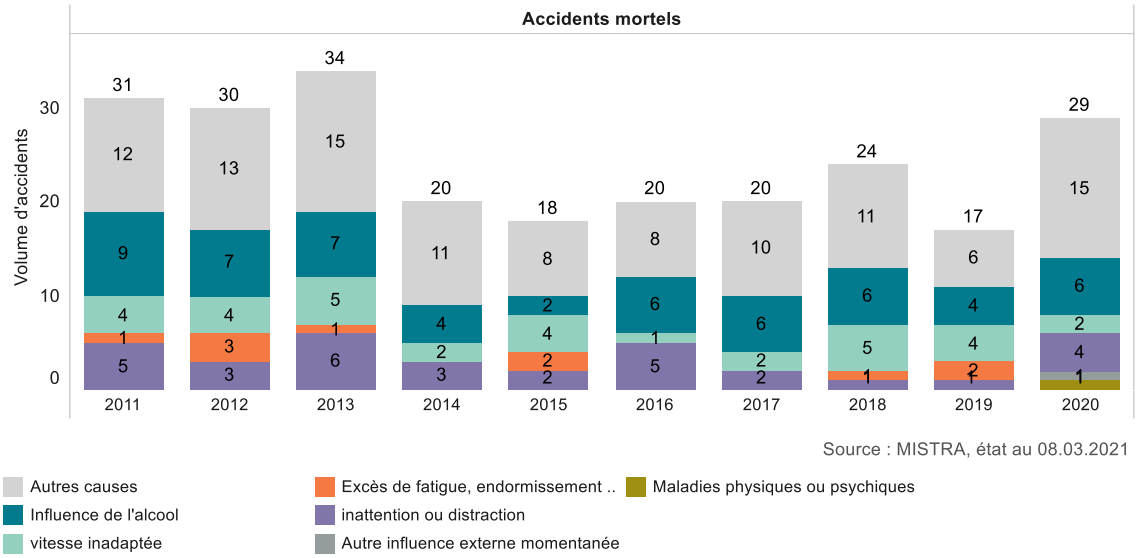
Source : MISTRA, état au 08.03.2021

3.5. Répartition des causes principales selon la gravité des blessures



En 2020, l' « inattention et distraction » et la « vitesse inadaptée » sont les premières causes des accidents avec blessés légers et blessés graves. « L'influence de l'alcool » reste la troisième cause des accidents avec blessés graves.

3.6. Répartition des causes principales des accidents mortels

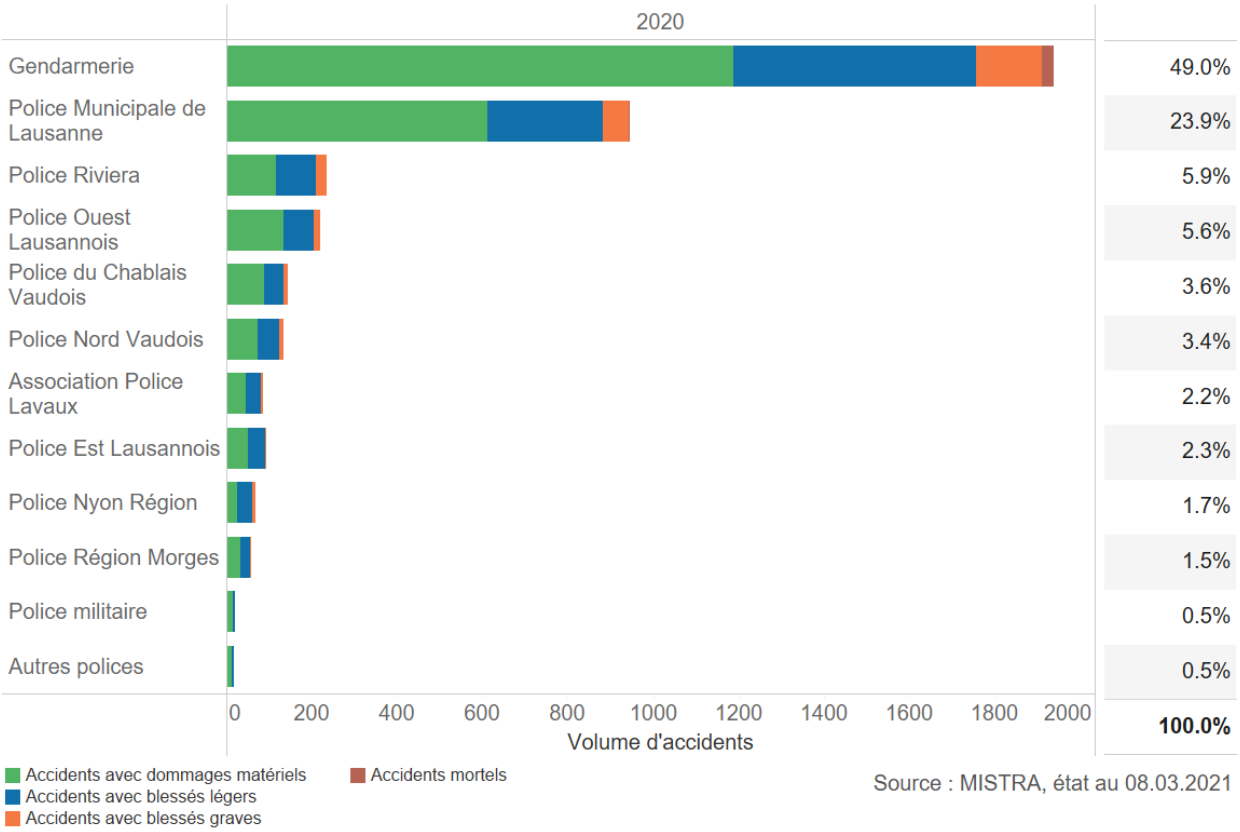


Le graphique ci-dessus représente l'entier des causes principales des accidents mortels survenus chaque année de la période considérée, contrairement aux graphiques précédents illustrant uniquement les accidents provoqués par les six premières causes. Pour connaître le détail, se référer à l'annexe 7.1.3.

De manière générale, il y a une augmentation des accidents mortels en 2020 (+12 acc.). Les trois premières causes sont l' « influence de l'alcool », l'« inattention ou distraction» et la « vitesse inadaptée ».

4. REPARTITION DES ACCIDENTS PAR CORPS DE POLICE

4.1. Répartition des accidents par corps de police



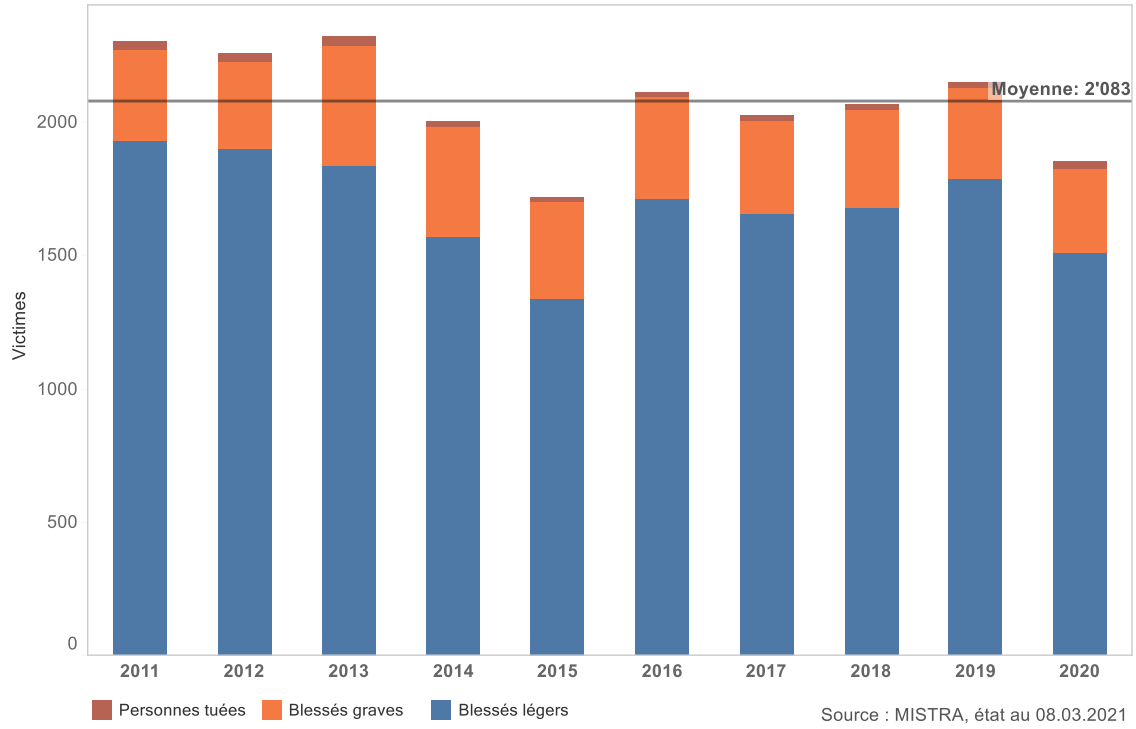
4.2. Tableau de la répartition des accidents par corps de police

	2020				
	Accidents avec dommages matériels	Accidents avec blessés légers	Accidents avec blessés graves	Accidents mortels	Total
Gendarmerie	1'187 (61.2%)	570 (29.4%)	154 (7.9%)	27 (1.4%)	**1'938 (100.0%)**
Police Municipale de Lausanne	613 (64.9%)	270 (28.6%)	59 (6.3%)	2 (0.2%)	**944 (100.0%)**
Police Riviera	117 (49.8%)	93 (39.6%)	25 (10.6%)		**235 (100.0%)**
Police Ouest Lausannois	133 (60.5%)	71 (32.3%)	16 (7.3%)		**220 (100.0%)**
Police du Chablais Vaudois	89 (62.2%)	45 (31.5%)	9 (6.3%)		**143 (100.0%)**
Police Nord Vaudois	74 (55.6%)	51 (38.3%)	8 (6.0%)		**133 (100.0%)**
Association Police Lavaux	46 (52.9%)	36 (41.4%)	5 (5.7%)		**87 (100.0%)**
Police Est Lausannois	50 (54.3%)	41 (44.6%)	1 (1.1%)		**92 (100.0%)**
Police Nyon Région	26 (38.2%)	34 (50.0%)	8 (11.8%)		**68 (100.0%)**
Police Région Morges	32 (54.2%)	24 (40.7%)	3 (5.1%)		**59 (100.0%)**
Police militaire	14 (73.7%)	5 (26.3%)			**19 (100.0%)**
Autres polices	12 (66.7%)	6 (33.3%)			**18 (100.0%)**
Total	**2'393 (60.5%)**	**1'246 (31.5%)**	**288 (7.3%)**	**29 (0.7%)**	**3'956 (100.0%)**

Source : MISTRA, état au 08.03.2021

5. VICTIMES D'ACCIDENTS DANS LE CANTON DE VAUD

5.1. Évolution temporelle du nombre de victimes



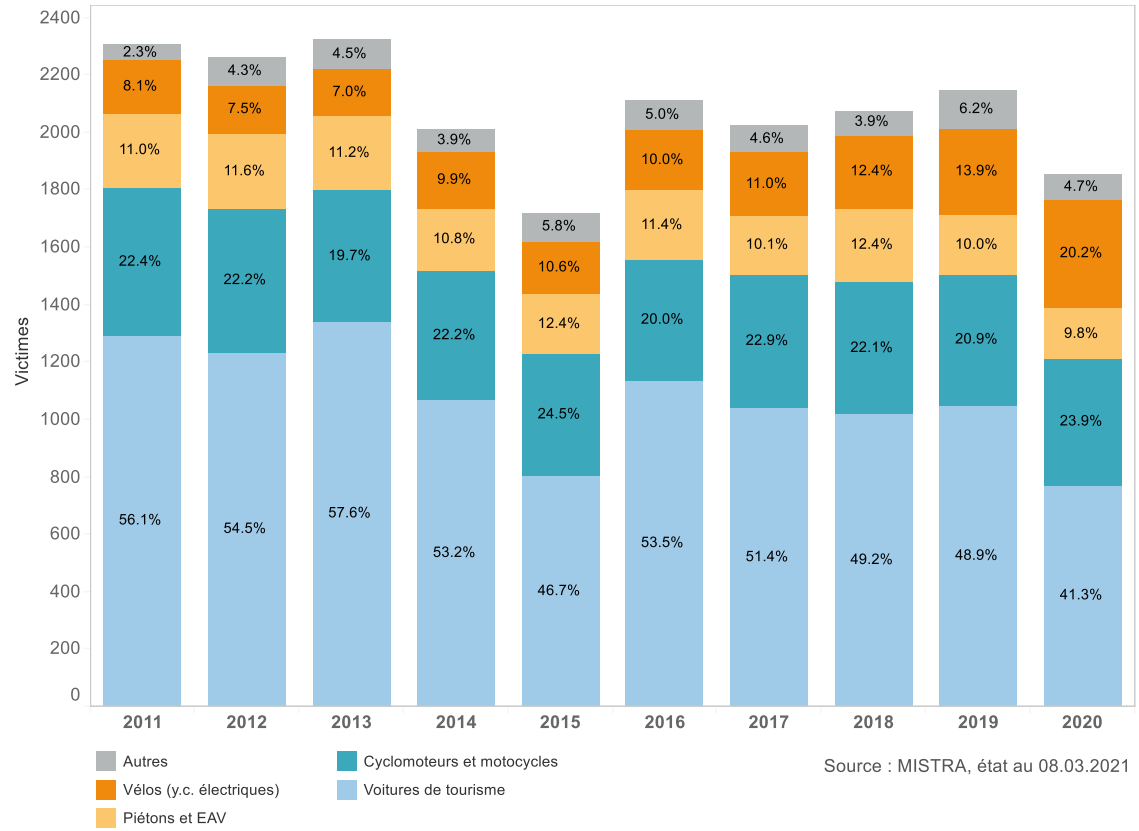
La moyenne est calculée sur les 10 dernières années (y.c. l'année d'intérêt). En 2020, une diminution du nombre de victimes est observable (voir tableau 5.2). Une augmentation du nombre de personnes tuées dans un accident (+61.1%, +11 morts) est toutefois à relever.

5.2. Tableau de l'évolution du nombre de victimes

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	évolution 2019-2020	
Blessés légers	1'932	1'901	1'835	1'569	1'335	1'716	1'654	1'678	1'786	1'510	-15.5%	(-276)
Blessés graves	339	326	454	418	366	378	350	370	344	314	-8.7%	(-30)
Personnes tuées	31	32	36	20	19	20	21	24	18	29	61.1%	(+11)
Victimes	2'302	2'259	2'325	2'007	1'720	2'114	2'025	2'072	2'148	1'853	-13.7%	(-295)

Source : MISTRA, état au 08.03.2021

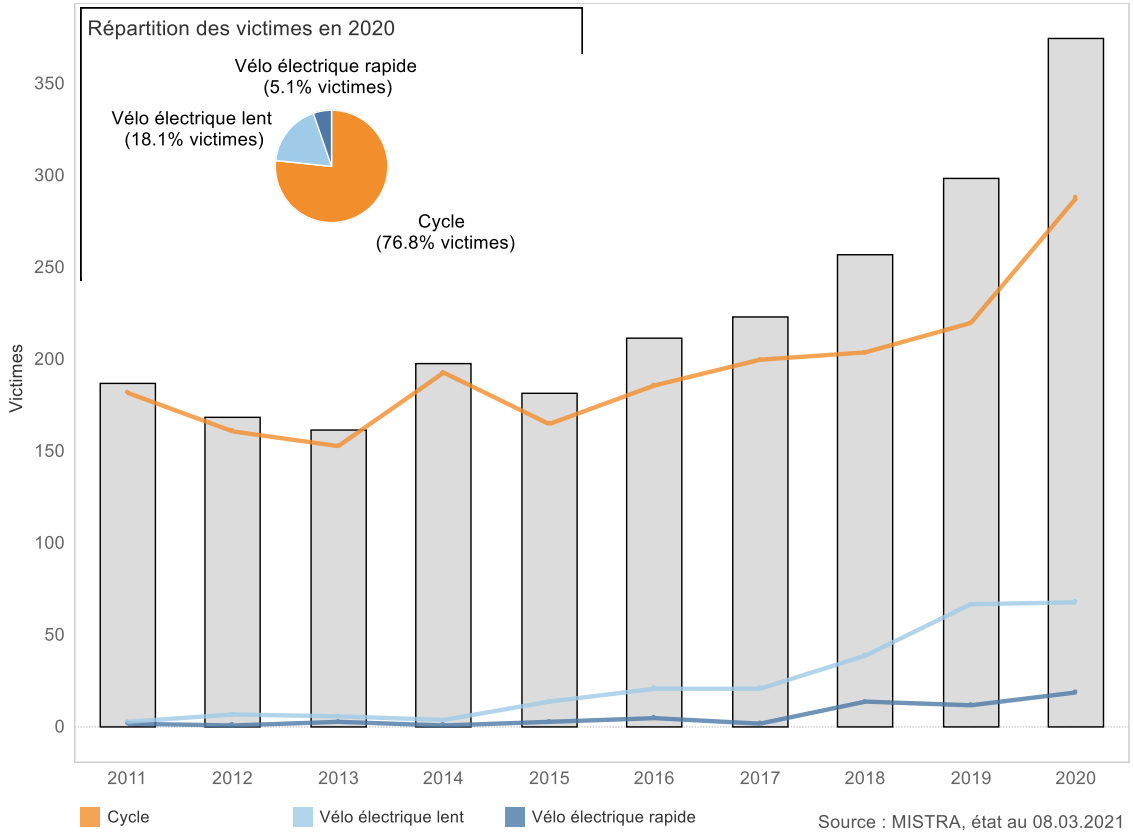
5.3. Répartition des victimes selon le moyen de locomotion



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



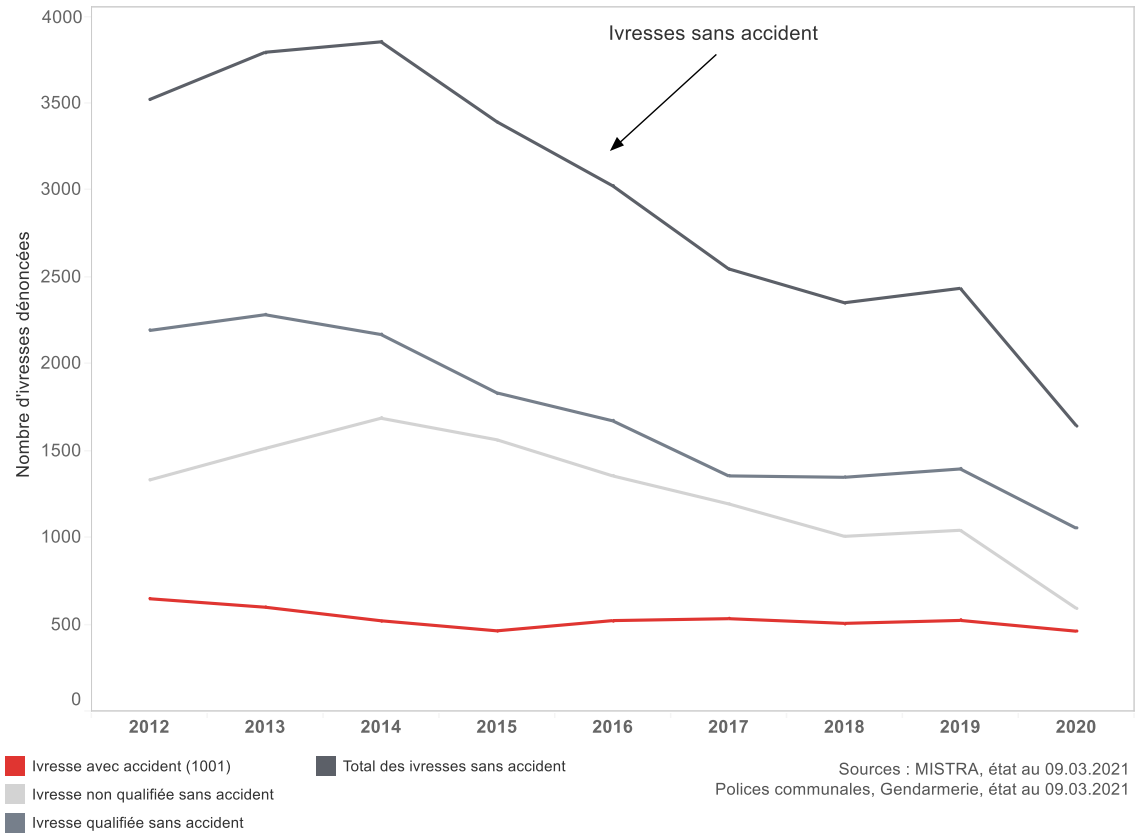
En 2020, une augmentation des victimes d'accidents de vélo (y. c. électrique) est observée (+25.4%, +76 victimes). À noter, notamment, celle des victimes d'accidents de vélos électriques lents qui représentent 18.1% des victimes de cycles en 2020. La démocratisation progressive de ce moyen de locomotion 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/h[3].

[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'ivresse avec et sans accident est en diminution depuis 2015. Une légère augmentation est à noter depuis l'année précédente, plus importante lors d'ivresses sans accident.

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

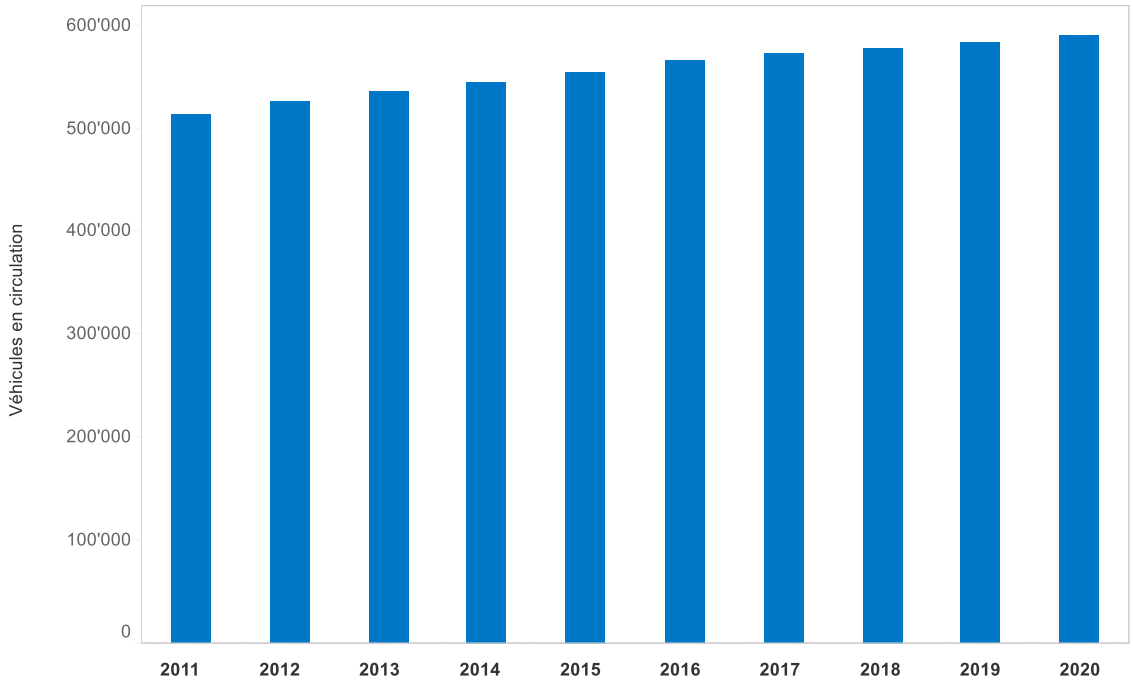
Autres causes	Priorité en obliquant à gauche devant des véhicules venant en sens inverse
	Influence de stupéfiants
	Non-respect du signal de priorité Cédez le passage
	Non-respect du signal de priorité Stop
	Manque d'égards en changeant de voie
	Manoeuvres incorrectes dans le véhicule (confusion frein - accélérateur, glisser de la pédale de frein dans les véhicules à transmission automatique, etc.)
	Influence de médicaments
	En dépassant de trop près (latéral)
	Cause inconnue
	Autre faute de maniement
Vitesse inadaptée	Supérieure à la vitesse maximale générale ou signalée (route)
	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
	Autre influence en rapport avec l'inattention ou la distraction
Autre influence externe momentanée	Autre influence externe momentanée
Maladies physiques ou psychiques	Maladies physiques ou psychiques

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|
	|024 Trolleybus articulé|
	|030 Voiture de livraison|
	|035 Camion|
	|038 Tracteur à sellette|
	|043 Tracteur agricole|
	|050 Machine de travail|
	|066 Quadricycle à moteur|
	|067 Tricycle à moteur|
	|080 Chariot à moteur|
	|081 Chariot à moteur agricole|
	|099 Remorque|
	|999 Inconnu|
	Autres véhicules motorisés
	Autres véhicules non motorisés
	Bus de ligne
	Chemin de fer
	Inconnu
	Tramway

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

7.2. Parc de véhicules en circulation



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Véhicules en circulation	513'018	525'492	535'161	544'001	554'212	564'613	572'181	577'633	582'443	589'288
Évolution		+2.43%	+1.84%	+1.65%	+1.88%	+1.88%	+1.34%	+0.95%	+0.83%	+1.18%

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