



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

3 mars 2025

Statistique des accidents de la route 2024

Rapport sur les principales évolutions

N° du document : ASTRA-D-01D73401/1829



ASTRA-D-01D73401/1829

1 Introduction

Le présent rapport donne un aperçu de la statistique des accidents de la route 2024 pour ce qui est des accidents graves (accidents avec tués et/ou blessés graves) et de leurs victimes (tués et blessés graves). Il présente brièvement les principaux chiffres clés en la matière pour 2024 et leur évolution par rapport à l'année précédente (chap. 2), puis les accidents selon le moyen de locomotion (chap. 3) et pour le genre de route « autoroutes et semi-autoroutes » (chap. 4). Enfin, son annexe comporte des remarques sur la statistique.

2 Principaux chiffres clés sur les accidents de la route en Suisse

En 2024, 250 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route et 3792 ont été grièvement blessées, ce qui représente 14 morts de plus et 304 blessés graves de moins qu'en 2023. Ainsi, le nombre de victimes d'un accident grave a baissé en 2024 sur les routes suisses (passant de 4332 en 2023 à 4042 en 2024).

Par ailleurs, il y a eu 237 accidents avec tués (+ 9 par rapport à 2023) et 3590 accidents avec blessés graves (- 301 par rapport à 2023). Le nombre d'accidents graves a donc diminué, avec un total de 3827 en 2024, contre 4119 en 2023.

3 Accidents selon le moyen de locomotion

3.1 Voitures de tourisme

3.1.1 Occupants de voitures de tourisme victimes d'un accident grave

En 2024, 81 occupants de voitures de tourisme ont perdu la vie et 684 ont été grièvement blessés (+ 6 tués et - 35 blessés graves par rapport à 2023). En termes absolus, le nombre de victimes d'un accident grave chez ces usagers de la route a fléchi le plus dans les classes d'âge des 18 à 24 ans (- 16 par rapport à 2023), des 55 à 64 ans (- 16) et des 65 à 74 ans (- 19) ; la hausse la plus forte a été observée chez les 25 à 34 ans (+ 12) et les 75 ans et plus (+ 15) (cf. fig. 1).

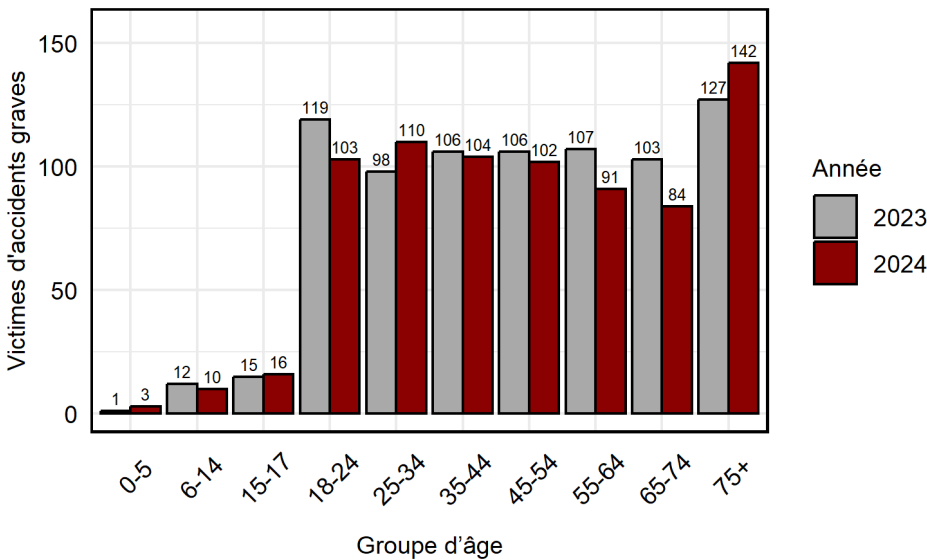


Fig. 1 : Répartition par âge des victimes d'un accident grave chez les occupants de voitures de tourisme en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.1.2 Accidents graves impliquant des voitures de tourisme

En 2024, 1872 accidents graves impliquant au moins une voiture de tourisme se sont produits : parmi eux, 1447 (soit 77,3 %) avaient pour responsable principal le conducteur de ces véhicules. Pour 564 de ces accidents, la cause principale était liée à un refus de priorité ou à une non-observation de la priorité (- 9,2 % par rapport à 2023 ; cf. fig. 2). Par ailleurs, 168 accidents étaient dus à de l'inattention ou à de la distraction (+ 17,5 % par rapport à 2023), 148 à une attitude fautive lors des mouvements dans la circulation (+ 17,5 % par rapport à 2023), 148 à une attitude fautive lors des mouvements dans la circulation (- 10,8 %) et 134 à l'influence de l'alcool (- 2,9 %).

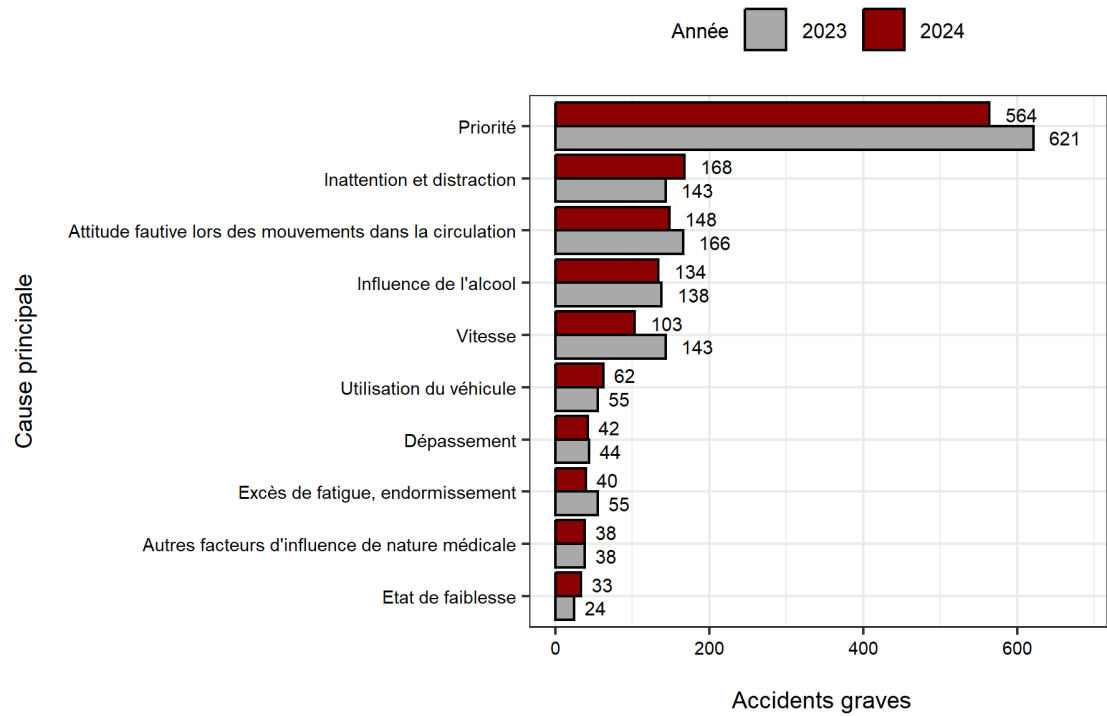


Fig. 2 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs de voitures de tourisme en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Avec 388 cas (- 5,8 % par rapport à 2023), les dérapages et les pertes de maîtrise ont représenté 26,8 % des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs de voitures de tourisme et constitué ainsi le type d'accident le plus fréquent, devant les accidents en s'engageant sur une route (237 accidents ; - 0,4 % par rapport à 2023) et les accidents avec des piétons (229 accidents ; - 12,9 % par rapport à 2023).

3.2 Motocycles

3.2.1 Motocyclistes victimes d'un accident grave

En 2024, 47 conducteurs ou passagers de motocycles ont perdu la vie et 1081 ont été grièvement blessés, ce qui équivaut à 3 tués et 79 blessés graves de moins qu'en 2023. Le nombre de victimes d'un accident grave a fléchi dans toutes les classes d'âge, à l'exception des 35 à 44 ans (+ 5 par rapport à 2023 ; cf. fig. 3).

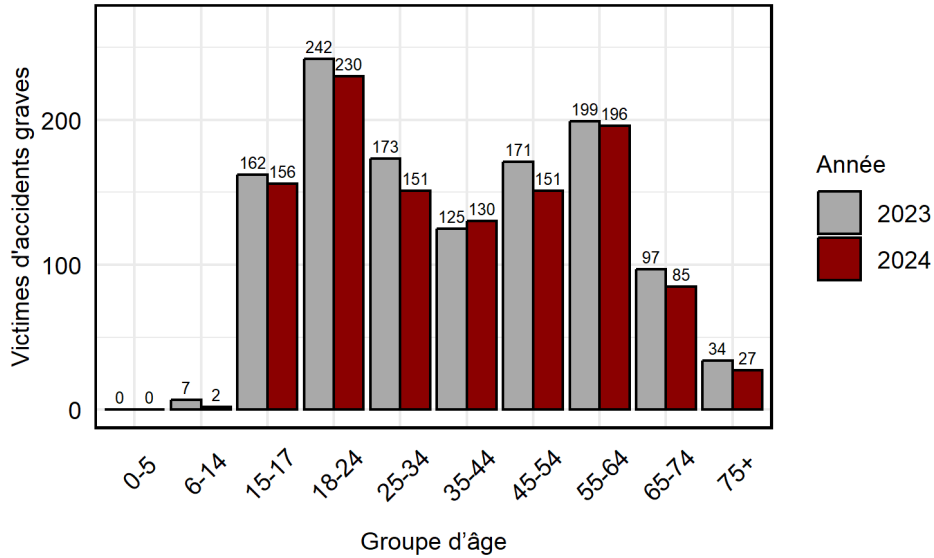


Fig. 3 : Répartition par âge des motocyclistes victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.2.2 Accidents graves impliquant des motos

En 2024, 1160 accidents graves impliquant au moins un motocycle se sont produits, dont 793 ou 68,4 % avaient pour responsable principal les conducteurs de ces véhicules. Pour 199 des accidents graves en question, la cause principale était liée à la vitesse (- 18 par rapport à 2023), tandis que 191 de ces accidents s'expliquaient quant à eux par de l'inattention et de la distraction (-12 par rapport à 2023 ; cf. fig. 4).

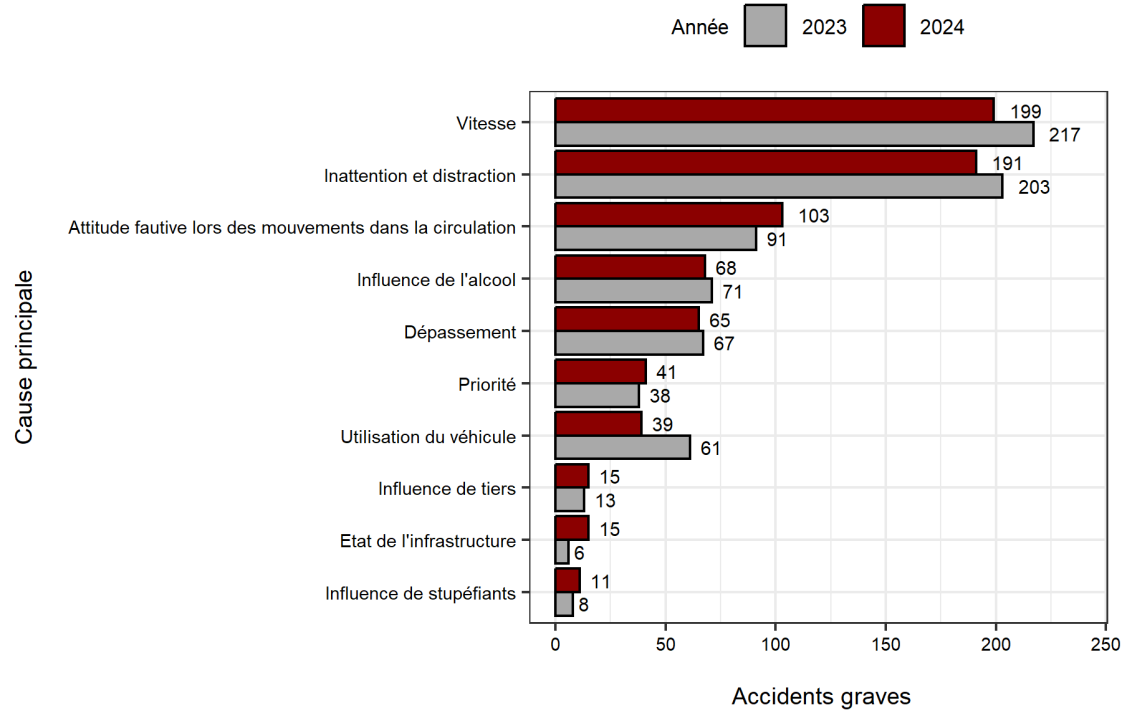


Fig. 4 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des motocyclistes en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Les dérapages et les pertes de maîtrise constituent le type d'accident prédominant, avec 59,8 % des accidents graves ayant pour responsable principal des motocyclistes (474 accidents graves ; - 27 par rapport à 2023).

3.3 Cycles

3.3.1 Cyclistes victimes d'un accident grave

En 2024, 20 personnes ont été tuées et 633 grièvement blessées à vélo, comme conducteurs ou passagers (- 6 tués et - 100 blessés graves par rapport à 2023). C'est dans les classes d'âge des 18 à 24 ans (- 18 par rapport à 2023), des 25 à 34 ans (- 25 par rapport à 2023) et des 35 à 44 ans (- 25 par rapport à 2023) que le nombre de victimes d'un accident grave a le plus baissé (cf. fig. 5).

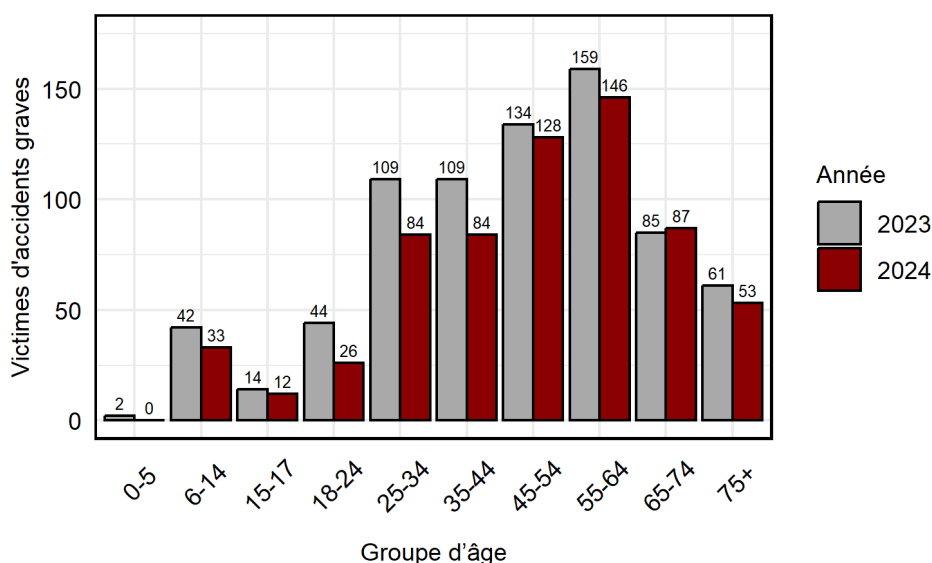


Fig. 5 : Répartition par âge des cyclistes victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.3.2 Accidents graves impliquant des cycles

Sur les 694 accidents graves impliquant au moins un cycle et survenus en 2024, 461 ou 66,4 % avaient pour responsable principal les cyclistes eux-mêmes.

Par ailleurs, les causes principales les plus importantes des accidents en question étaient l'inattention et la distraction (93 accidents graves ; - 9 par rapport à 2023), une attitude fautive du conducteur (74 accidents graves ; - 1 par rapport à 2023), une attitude fautive lors des mouvements dans la circulation (53 accidents graves ; - 8 par rapport à 2023) et l'influence de l'alcool (48 accidents graves ; - 10 par rapport à 2023). Les chiffres relatifs aux accidents liés à une influence externe (14 accidents graves ; + 7 par rapport à 2023) ou à un dépassement (14 accidents graves ; + 1 par rapport à 2023) se sont inscrits à la hausse (cf. fig. 6).

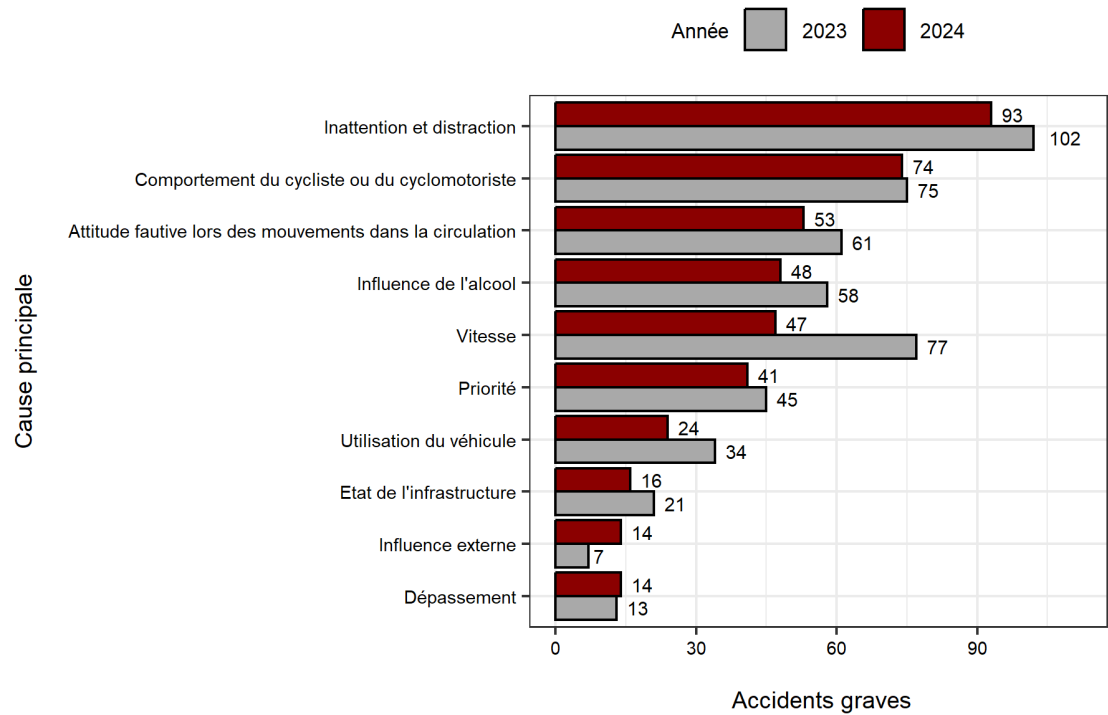


Fig. 6 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des cyclistes en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Les dérapages et les pertes de maîtrise ont constitué le type d'accident le plus fréquent, avec 67,9 % des accidents graves ayant pour responsable principal les cyclistes eux-mêmes (313 accidents ; - 17,6 % par rapport à 2023).

3.4 Vélos électriques

3.4.1 Utilisateurs de vélos électriques victimes d'un accident grave

En 2024, 25 personnes ont perdu la vie et 533 ont été grièvement blessées à vélo électrique, comme conducteurs ou passagers (+ 9 tués et - 62 blessés graves par rapport à 2023). Sur l'ensemble des 558 utilisateurs de vélos électriques victimes d'un accident grave, 451 roulaient avec un vélo électrique lent (- 45 par rapport à 2023) et 107 avec un vélo électrique rapide (- 8 par rapport à 2023). Près de 59,4 % des victimes d'un accident grave parmi les utilisateurs d'un vélo électrique lent étaient âgées de 55 ans ou plus (cf. fig. 7) ; chez les utilisateurs de vélos électriques rapides, environ 76,6 % des victimes d'un accident grave avaient entre 35 et 64 ans (cf. fig. 8).

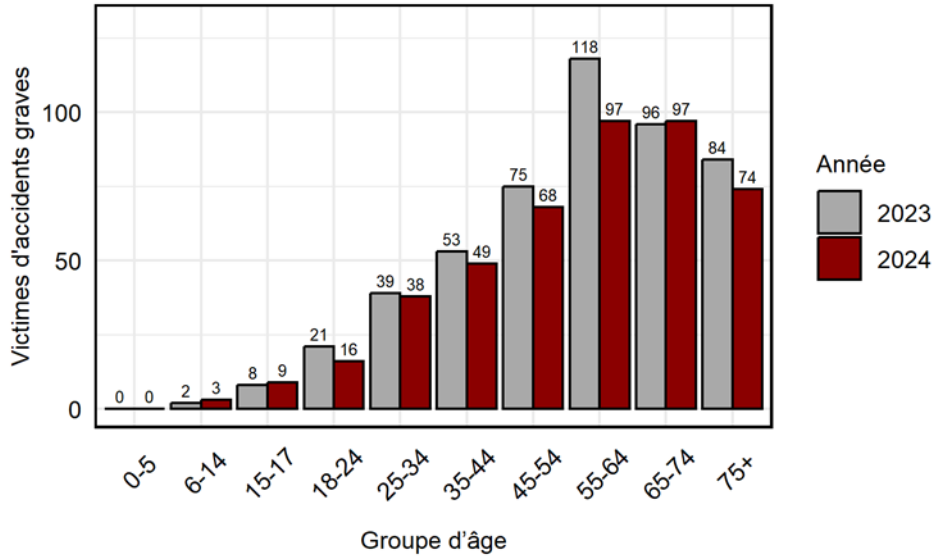


Fig. 7 : Répartition par âge des utilisateurs de vélos électriques lents victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

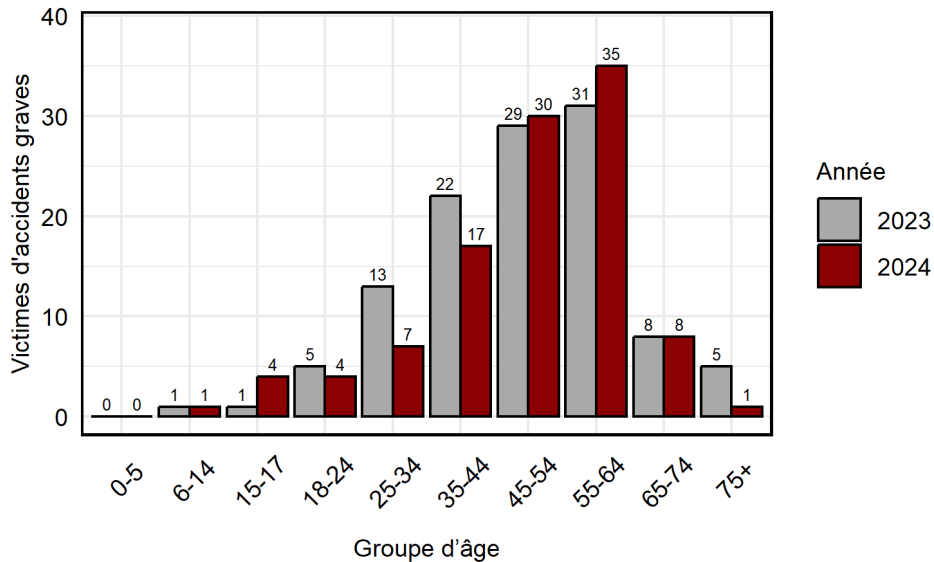


Fig. 8 : Répartition par âge des utilisateurs de vélos électriques rapides victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.4.2 Accidents graves impliquant des vélos électriques

Sur les 476 accidents graves impliquant au moins un vélo électrique lent survenus en 2024, 356 ou 74,8 % avaient pour responsable principal les conducteurs de ces véhicules eux-mêmes. De même, 71 ou 60,7 % des 117 accidents graves impliquant au moins un vélo électrique rapide étaient imputables à leur conducteur. Indépendamment du type de vélo électrique (lent ou rapide), les causes principales les plus fréquentes des accidents graves ont été l'influence de l'alcool ainsi que l'inattention et la distraction (cf. fig. 9 et fig. 10) : celles-ci ont été à l'origine de respectivement 68 et 62 des accidents graves à vélo électrique lent (+ 6 et - 15 par rapport à 2023), et de 16 et 13 accidents graves à vélo électrique rapide (- 5 et valeur similaire par rapport à 2023).

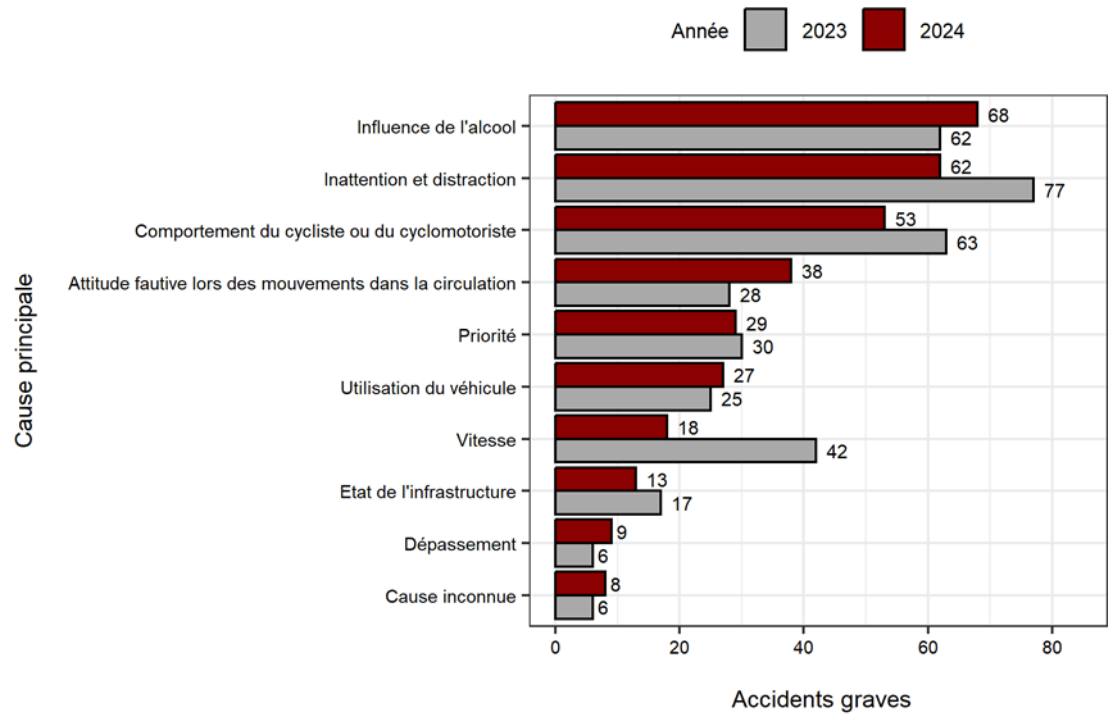


Fig. 9 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs de vélos électriques lents en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

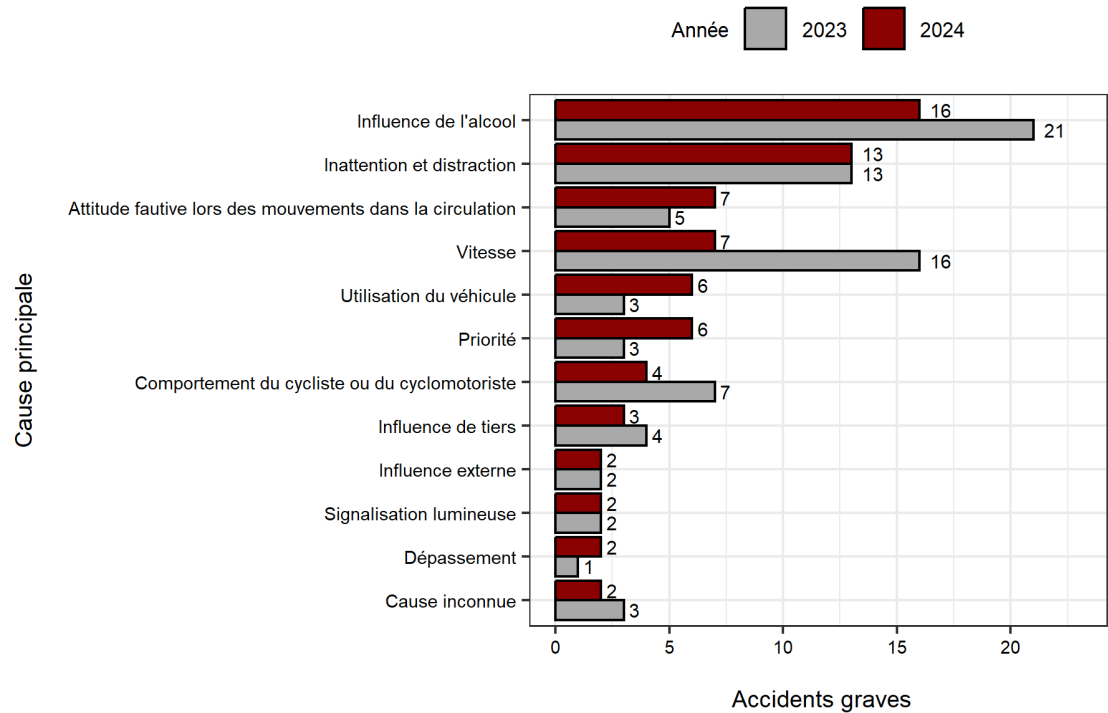


Fig. 10 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs de vélos électriques rapides en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Les dérapages et les pertes de maîtrise ont constitué le type d'accident le plus fréquent, atteignant respectivement 71,5 % et 66,2 % des accidents graves ayant pour responsable principal les conducteurs

d'un vélo électrique lent et les conducteurs d'un vélo électrique rapide (254 et 47 accidents ; - 17,8 % et - 27,7 % par rapport à 2023).

3.5 Piétons

3.5.1 Piétons victimes d'un accident grave

En 2024, 48 piétons ont perdu la vie dans un accident de la route (+ 6 tués par rapport à 2023), dont 11 sur un passage pour piétons (- 13 tués par rapport à 2023). En outre, 441 piétons ont été grièvement blessés (- 35 blessés graves par rapport à 2023), dont 177 sur un passage pour piétons (- 35 blessés graves par rapport à 2023). Le nombre de piétons victimes d'un accident grave a baissé dans toutes les classes d'âge, exception faite des 0 à 14 ans et des 55 à 74 ans, qui ont enregistré une hausse modérée (cf. fig. 11).

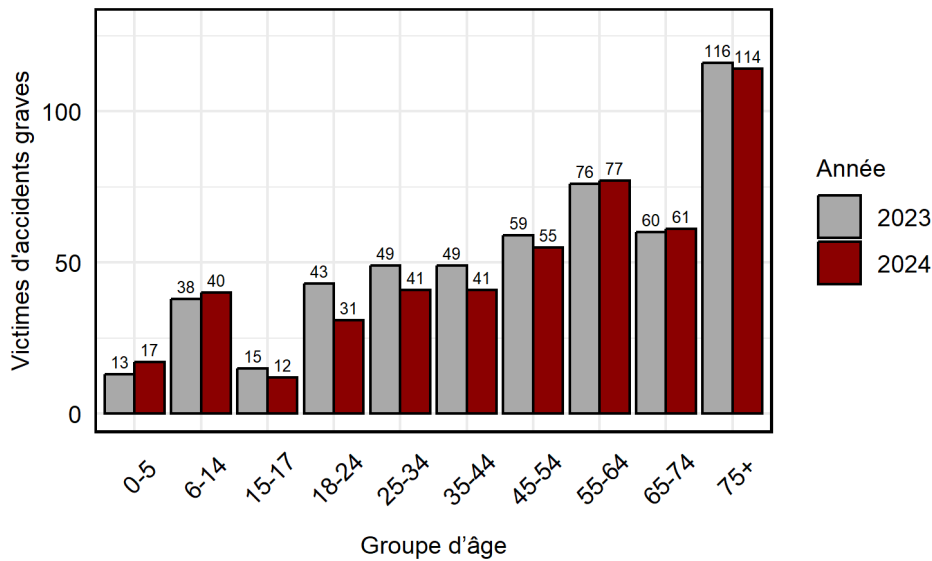


Fig. 11 : Répartition par âge des piétons victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.5.2 Accidents graves impliquant des piétons

Sur les 510 accidents graves impliquant au moins un piéton et survenus en 2024, 136 (soit 26,7 %) ont été provoqués par les piétons eux-mêmes. En outre, 101 de ces accidents avaient pour cause principale un comportement fautif du piéton (- 12 par rapport à 2023), en particulier la traversée imprudente de la route (cf. fig. 12).

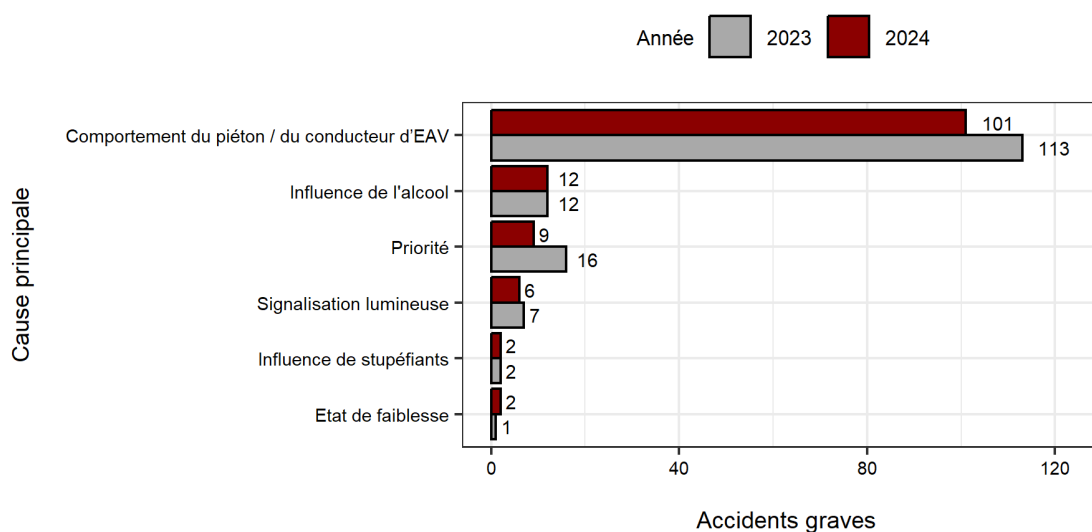


Fig. 12 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des piétons en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Les accidents graves ayant un piéton pour responsable principal relevaient le plus souvent du type d'accident « accident impliquant des piétons » (128 accidents ; - 12,9 % par rapport à 2023).

3.6 Trotinettes électriques

3.6.1 Utilisateurs de trottinettes électriques victimes d'un accident grave

En 2024, aucun utilisateur (conducteur ou passager) de trottinette électrique n'a perdu la vie, mais 139 ont été grièvement blessés (- 2 tués et + 18 blessés graves par rapport à 2023). Le nombre de victimes d'un accident grave a augmenté ou est resté stable dans la plupart des classes d'âge (cf. fig. 13). En revanche, les chiffres ont eu tendance à diminuer chez les adultes entre 35 et 54 ans.

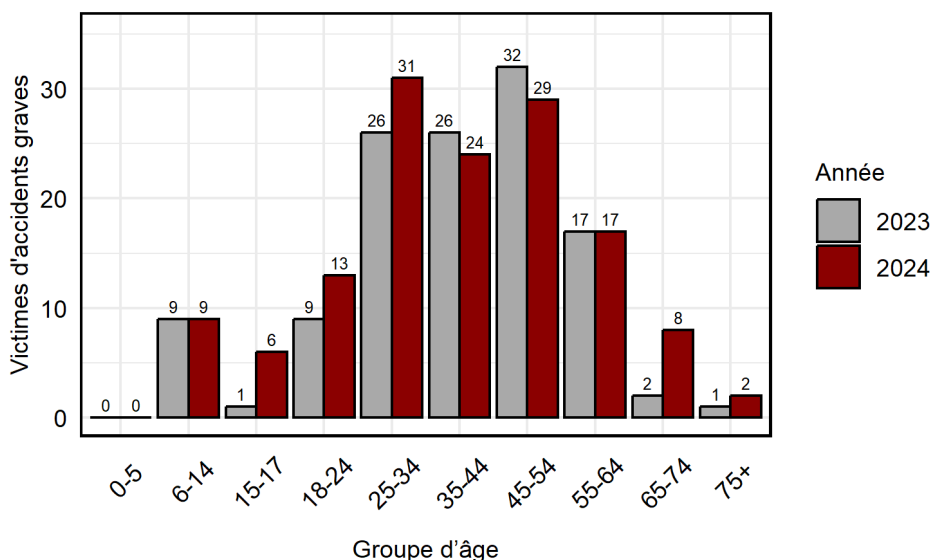


Fig. 13 : Répartition par âge des utilisateurs de trottinettes électriques victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.6.2 Accidents graves impliquant des trottinettes électriques

Sur les 157 accidents graves impliquant au moins une trottinette électrique survenus en 2024, 135 (soit 86,0 %) avaient pour responsable principal les conducteurs de ces engins. Le plus souvent, ces accidents ont été dus à l'influence de l'alcool (39 accidents graves ; + 4 par rapport à 2023), à l'inattention et à la distraction (18 accidents graves, comme en 2023) ainsi qu'à la vitesse (14 accidents graves ; + 9 par rapport à 2023) (cf. fig. 14).

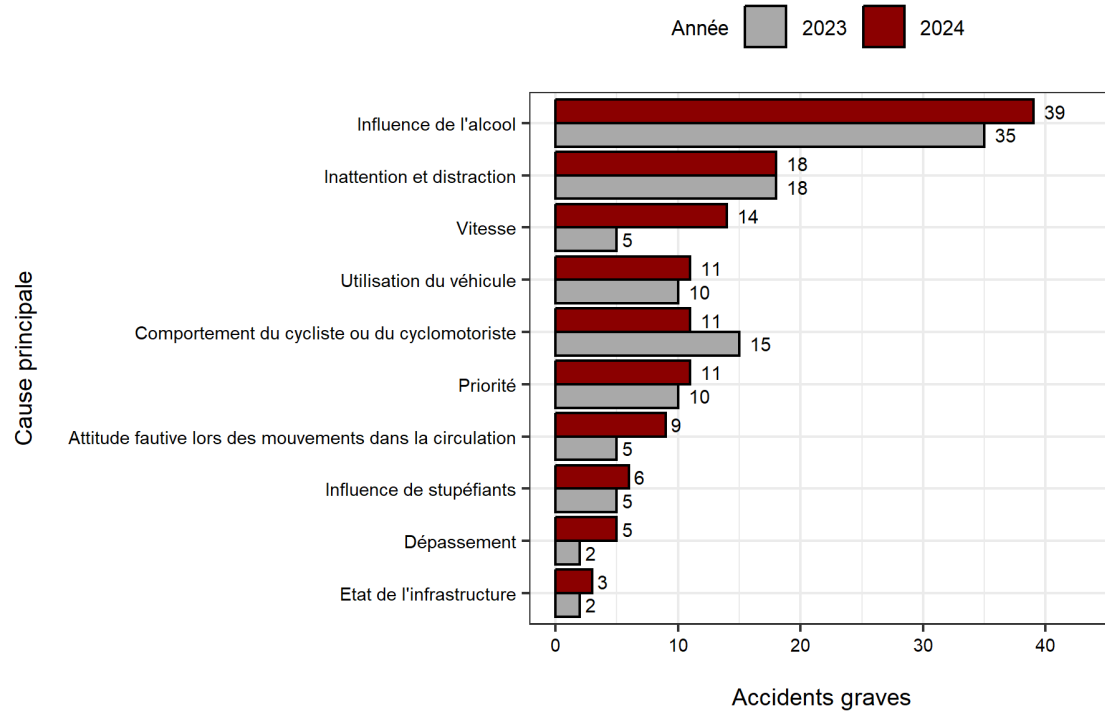


Fig. 14 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs de trottinettes électriques en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Trois quarts environ des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs de trottinettes électriques relevaient du type d'accident « dérapages ou pertes de maîtrise » (101 accidents ; + 13,5 % par rapport à 2023).

3.7 Engins assimilés à des véhicules (EAV)

3.7.1 Utilisateurs d'EAV victimes d'un accident grave

En 2024, 3 utilisateurs d'EAV ont perdu la vie dans un accident de la route et 37 ont été grièvement blessés (- 1 tué et - 9 blessés graves par rapport à 2023). Parmi ces victimes d'un accident grave, 24 (soit plus de la moitié) étaient des enfants de 0 à 14 ans (cf. fig. 15). Néanmoins, le nombre de victimes dans la classe des 0 à 5 ans en particulier a baissé (- 6 par rapport à 2023). Pour 67,5 % des victimes d'un accident grave, l'EAV utilisé était une trottinette (sans propulsion électrique).

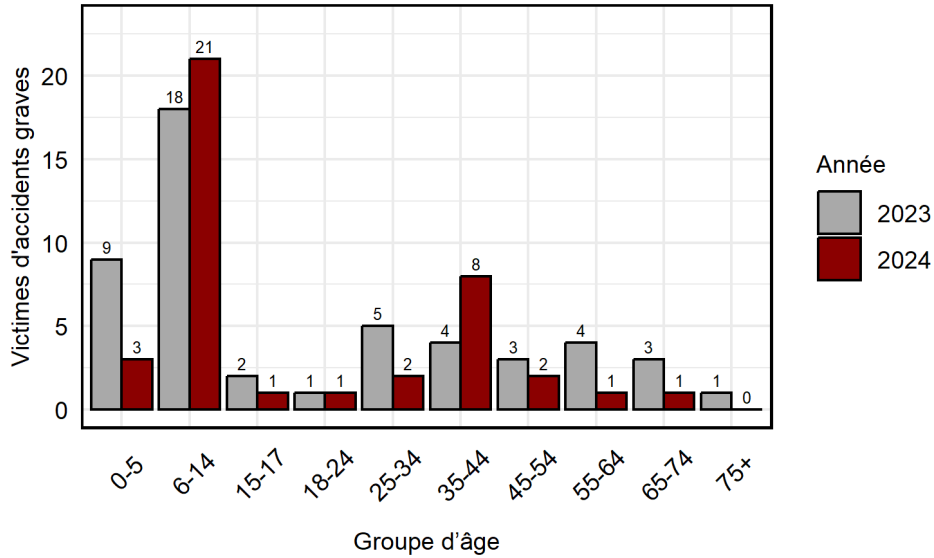


Fig. 15 : Répartition par âge des utilisateurs d'EAV victimes d'un accident grave en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

3.7.2 Accidents graves impliquant des utilisateurs d'EAV

Sur les 40 accidents graves impliquant au moins un utilisateur d'EAV survenus en 2024, 23 (soit 57,5 %) étaient principalement imputables aux conducteurs de ces engins. Dans la majorité des cas, c'est un comportement fautif de ces derniers qui a constitué la cause principale de l'accident (cf. fig. 16).

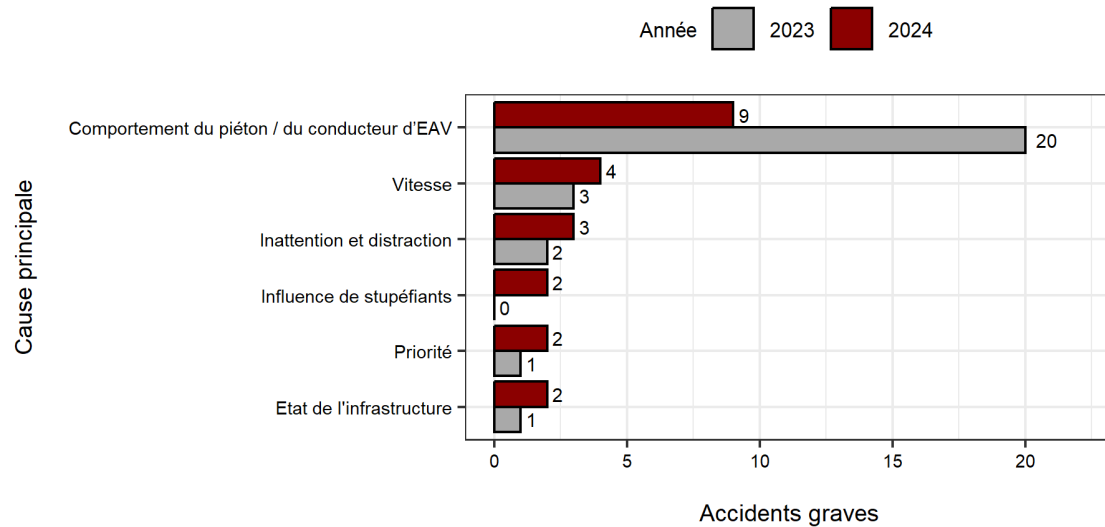


Fig. 16 : Causes principales les plus fréquentes des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs d'EAV en 2023 et 2024 (source : OFROU, 2025)

Les dérapages et les pertes de maîtrise ont constitué le type d'accident le plus fréquent, avec 60,9 % des accidents graves ayant pour responsable principal des conducteurs d'EAV (14 accidents ; - 39,1 % par rapport à 2023).

4 Accidents graves sur les autoroutes et semi-autoroutes

4.1 Victimes d'accident grave

En 2024, 25 personnes ont perdu la vie sur une autoroute ou semi-autoroute et 213 y ont été grièvement blessées (- 3 tués et - 26 blessés graves par rapport à 2023) : 162 de ces victimes d'un accident grave étaient des occupants de voitures de tourisme (- 5 par rapport à 2023), 66 circulaient à motocycle (- 7 par rapport à 2023), et une se déplaçait à pied (- 4 par rapport à 2023).

4.2 Accidents graves

Les causes principales les plus fréquentes des accidents graves sur les autoroutes et semi-autoroutes ont été l'inattention et la distraction (52 accidents graves ; - 2 par rapport à 2023), une attitude fautive lors des mouvements dans la circulation (44 accidents graves ; - 7 par rapport à 2023), une vitesse inadaptée (27 accidents graves ; - 8 par rapport à 2023) et l'influence de l'alcool (21 accidents graves ; - 1 par rapport à 2023).

Les types d'accidents les plus fréquents ont été les dérapages et les pertes de maîtrise (81 accidents graves ; - 16 par rapport à 2023) et les tamponnements (74 accidents graves ; - 8 par rapport à 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'Office fédéral des routes (OFROU), où sont recensés tous les accidents survenus sur la voie publique, signalés par la police et impliquant au moins un véhicule automobile, un cycle 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.

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 statistique. Le portail mentionné 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/fr>) et en tant que données liées (*linked data*) à l'adresse <https://geo.ld.admin.ch/fr>.