

Pourquoi les accidents mortels de vélo augmentent en Suisse



**Analyse de données**

## **Pourquoi les accidents mortels de vélo augmentent en Suisse**

Les décès de cyclistes ont augmenté de 30% en Suisse depuis 2011, à contrecourant de la tendance européenne. Voilà ce que disent les données des accidents recensés par la police.

**Dariush Mehdiaraghi,**

**Dominik Balmer,**

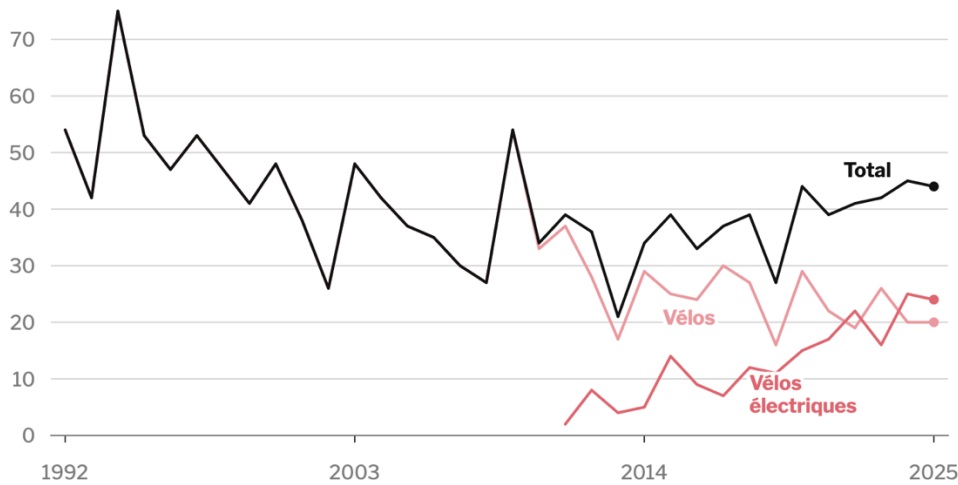
**Yannick Wiget**

Publié aujourd'hui 28.04.2026 à 09h04

Pendant des années, le nombre d'accidents graves de vélo a baissé en Suisse. Mais la tendance s'est inversée en 2011, au moment où les premiers [vélos électriques](#) ont été comptabilisés dans les statistiques. Depuis, les ventes de vélos électriques ont explosé et le nombre de décès a augmenté de 30%. C'est ce que révèle une analyse approfondie des données de l'[Office fédéral des routes \(Ofrou\)](#).

## Hausse de la mortalité chez les cyclistes: l'impact des accidents de vélos électriques

Nombre de décès par type de vélo, 1992-2025



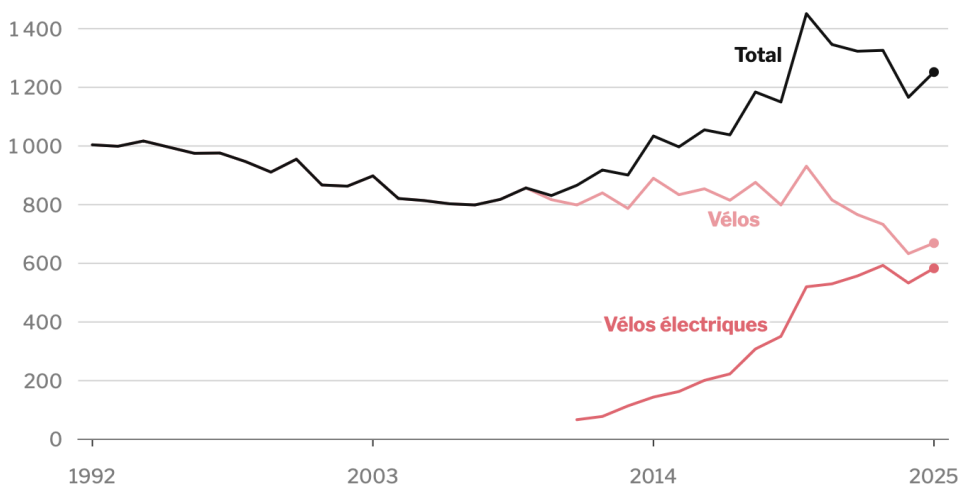
Graphique: dam, wig; Source: OFROU

Cette tendance ne s'inscrit pas dans la norme. La Suisse figure parmi les rares pays d'Europe où le nombre de cyclistes tués a augmenté ces dernières années. C'est ce que révèle une [étude récente](#) de l'European Transport Safety Council.

Les accidents avec blessés graves sont également en hausse. Leur nombre a progressé de plus de 50% depuis 2011. Là encore, on observe le même schéma: cette tendance s'explique par une forte augmentation des incidents impliquant des vélos électriques, tandis que ceux impliquant des vélos traditionnels continuent de diminuer.

## Le nombre de blessés graves augmente toujours plus

Blessés graves (sérieux, graves et en danger de mort) selon le type de vélo, 1992-2025



Graphique: dam, wig; Source: OFROU

Pourquoi cette évolution? Où et comment les accidents se produisent-ils? Et qui les provoque? Cet aperçu répond aux questions essentielles. Il se fonde sur les quelque 74'000 accidents de vélo enregistrés par la police entre 2011 et 2025. Seuls les accidents mortels ou ayant causé des blessés graves ont été analysés.

Pourquoi une telle évolution? Où et comment ces accidents se produisent-ils, et qui en est responsable? Notre analyse répond à ces questions de base en s'appuyant sur les 74'000 accidents de vélo recensés par la police entre 2011 et 2025. Seuls les accidents mortels ou ayant entraîné des blessures graves ont été pris en compte.

## **Base de données fédérale sur les accidents**

L'analyse des accidents de vélo se base sur la [statistique officielle des accidents de la route de l'Office fédéral des routes \(Ofrou\)](#). Elle recense tous les accidents signalés par la police sur la voie publique et impliquant au moins un véhicule ou un engin assimilé à un véhicule. Au-delà du lieu et de l'heure exacts, les données documentent aussi les circonstances extérieures comme la météo et l'état de la route, ainsi que des informations détaillées sur les personnes impliquées.

Par ailleurs, la base de données identifie une cause principale pour chaque accident, ainsi qu'au maximum deux causes concomitantes. Les statistiques distinguent les erreurs humaines – telles que l'inattention, l'influence de l'alcool ou le non-respect de la priorité –, les défaillances techniques et les défauts d'infrastructure.

Pour cette analyse, quelque 74'000 accidents de vélo survenus entre 2011 et fin 2025 ont été pris en compte. L'étude se concentre sur les accidents graves ayant causé des blessures importantes ou des décès. Cela représente plus de 17'000 cas sur la période observée.

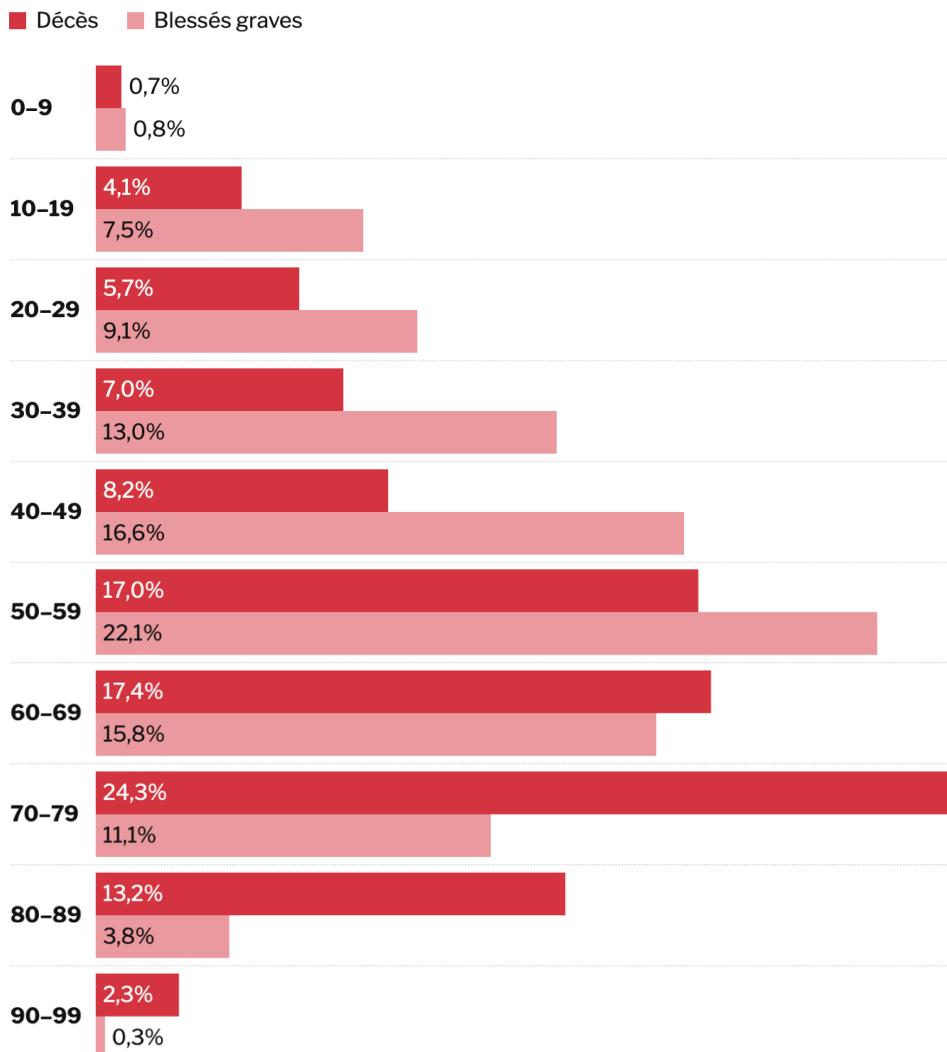
Les données de l'Ofrou ne recensent que les accidents signalés par la police, ce qui implique une part de cas non répertoriés. L'office fédéral ne peut préciser l'ampleur de cette zone d'ombre. «Nous partons du principe que la part de cas non répertoriés est moins élevée pour les blessures graves que pour les blessures légères», explique le porte-parole Thomas Rohrbach. Il ajoute: «Concernant les accidents mortels, la part de cas non répertoriés devrait être proche de zéro.»

## **Qui sont les victimes?**

Chaque année, plus de 1000 accidents de vélo graves surviennent sur les routes suisses, faisant 37 morts. Les victimes ont en moyenne 60 ans, ce qui souligne la vulnérabilité des personnes âgées face aux accidents mortels. La tranche d'âge la plus touchée est celle des 70 à 79 ans.

## La plupart des personnes tuées et des blessés graves ont plus de 50 ans

Accidentés mortels et blessés graves à vélo et à vélo électrique, selon la catégorie d'âge



Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

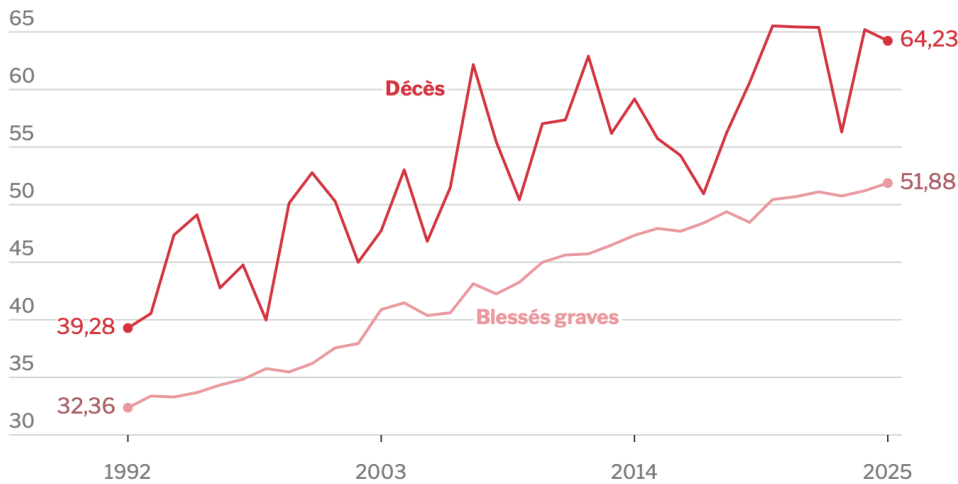
Graphique: dam, wig; Source: OFROU

La vitesse de réaction, le sens de l'équilibre, la capacité visuelle et la masse musculaire diminuent avec l'âge, selon le [Bureau de prévention des accidents \(BPA\)](#). Les personnes plus âgées sont donc plus souvent impliquées dans des accidents graves et se remettent moins bien de leurs blessures que les plus jeunes. Comparés aux moins de 45 ans, ils ont 5,5 fois plus de risques de mourir dans un accident de vélo.

À cela s'ajoute le fait que de nombreuses personnes âgées utilisent un vélo électrique, dont la vitesse accrue augmente le risque de blessures graves. Alors que les accidents mortels impliquant des vélos traditionnels stagnent, ceux avec des vélos électriques sont en forte hausse. L'âge moyen des accidentés augmente donc lui aussi continuellement: de 39 ans en 1992, il atteint aujourd'hui près de 65 ans.

## L'âge des personnes tuées et des blessés graves augmente continuellement

Âge moyen des cyclistes et des utilisateurs de vélos électriques grièvement blessés ou victimes d'un accident mortel, 1992-2025



Graphique: dam, wig; Source: OFROU

Au-delà de l'âge, le sexe joue également un rôle marquant: les hommes sont trois fois plus souvent victimes d'accidents que les femmes. Les accidentologues l'expliquent par une plus grande propension masculine à la prise de risque, mais aussi par une utilisation plus fréquente du vélo, notamment aux heures de pointe.

## Une grande partie des personnes concernées sont des hommes

Répartition par sexe des accidents graves de vélos et de vélos électriques

■ Hommes ■ Femmes

### Accidents entraînant un décès



### Accidents entraînant des blessures graves



Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

Graphique: dam, wig; Source: OFROU

Cette propension au risque ou le manque de conscience du danger explique aussi que seuls 60% des cyclistes [portent un casque](#). Or, il s'agit d'un moyen simple et efficace de réduire de moitié la probabilité d'une blessure à la tête, et même de 70% celle d'une blessure grave.

Certes, le taux de port du casque a fortement augmenté ces dernières années. Mais le fait que quatre cyclistes sur dix n'en portent toujours pas montre qu'il n'est pas encore aussi ancré dans les mœurs que sur les pistes de ski en hiver. Plusieurs pays européens comme la France

ou l’Autriche ont rendu le port du casque obligatoire pour les enfants, contrairement à la Suisse.

## Où se produisent les accidents?

Les villes et les grandes agglomérations concentrent logiquement la majorité des accidents, en raison du [grand nombre de cyclistes](#) et autres usagers de la route. Soixante pour cent des accidents mortels surviennent en ville, principalement dans les zones limitées à 50 km/h. Les routes interurbaines, où les voitures peuvent rouler jusqu’à 80 km/h, représentent également un danger important pour les cyclistes.

### Les accidents graves se produisent majoritairement en agglomération, en zone 50

Proportion d'accidents impliquant des vélos et des vélos électriques dans certaines zones de vitesse



Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

Graphique: dam, wig; Source: OFROU

En revanche, lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, le bilan est bien moins lourd. Quand vélos, vélos électriques, motos, voitures et camions circulent plus lentement, les accidents sont moins fréquents – et quand ils surviennent, ils sont moins souvent mortels. «Le risque de mourir après un choc à 50 km/h est six fois plus élevé qu’à 30 km/h», explique Patrizia Hertach, collaboratrice scientifique au BPA.

La vitesse réduite au moment de l’impact fait toute la différence. D’autant que la distance de freinage étant plus courte, les collisions sont moins fréquentes. À 30 km/h, une voiture qui freine à fond s’arrête complètement après un peu plus de 20 mètres. À 50 km/h, la distance totale – réaction et freinage – est presque deux fois supérieure.

## Temps nécessaire aux voitures, aux vélos et aux vélos électriques pour s'arrêter

Distance d'arrêt en mètres selon la vitesse et le véhicule, freinage d'urgence sur chaussée sèche, temps de réaction de 2 secondes

■ Distance de réaction

■ Distance de freinage

**Vélo à 15 km/h:** 9,9 mètres



**Vélo électrique à 25 km/h:** 18,4 mètres



**Voiture à 30 km/h:** 20,2 mètres



**Voiture à 50 km/h:** 37,6 mètres



**Vélo électrique à 45 km/h:** 39,5 mètres



Graphique: mae, wig; Source: [BPA](#)

Entre un vélo et un vélo électrique, la différence est encore plus marquée. À 15 km/h, un vélo traditionnel s'immobilise après à peine 10 mètres. Un vélo électrique roulant à 45 km/h, lui, nécessite 40 mètres pour s'arrêter – soit une distance de freinage supérieure à celle d'une voiture.

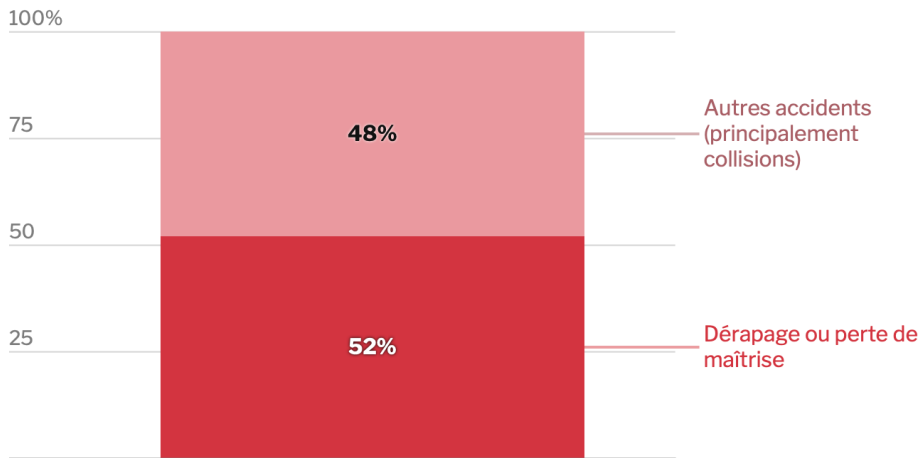
De nombreux accidents mortels surviennent lorsque les cyclistes roulent trop vite, le plus souvent en ligne droite. Mais les carrefours présentent aussi des dangers: le risque d'être invisible pour les autres conducteurs y est particulièrement élevé. Avec les vélos électriques, le problème s'accroît, car leur vitesse est souvent sous-estimée.

## Comment les accidents se produisent-ils?

Les dérapages et les pertes de maîtrise sont très fréquents. Ces termes désignent les situations où le cycliste perd le contrôle de son vélo, évite une collision imminente ou quitte la route sans intervention extérieure. Plus de la moitié des accidents de vélo mortels ou ayant causé des blessés graves entrent dans cette catégorie. Les autres cas concernent principalement des collisions lors de changements de direction ou de dépassements.

## Un accident sur deux implique uniquement le cycliste

Proportion des différents types d'accidents impliquant des vélos et des vélos électriques



Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

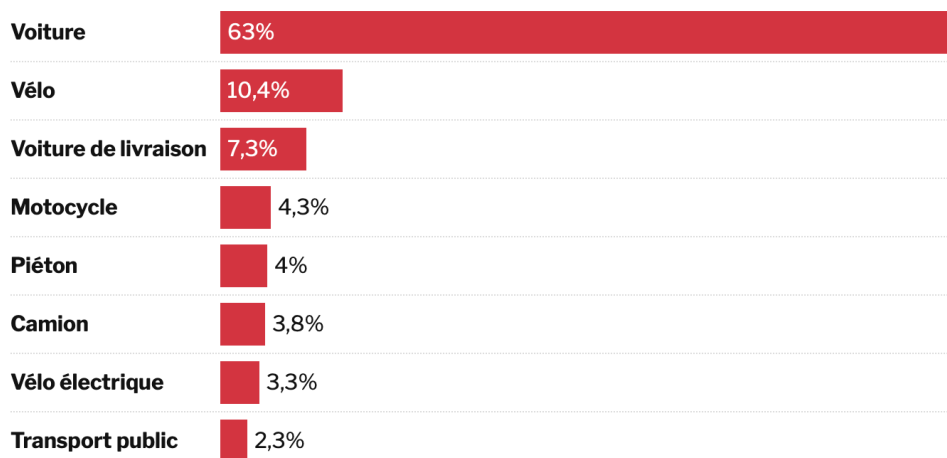
Graphique: dam, wig; Source: OFROU

Les dérapages ou les pertes de maîtrise se produisent généralement sans l'intervention d'autres usagers de la route. Les autres accidents sont souvent des collisions, dans 63% des cas avec des voitures.

Mais étonnamment, les collisions avec d'autres vélos arrivent en deuxième position. Thomas Rohrbach, porte-parole de l'Ofrou, l'explique ainsi: «Les vélos circulent surtout en ville sur des voies relativement étroites et roulent souvent très près les uns des autres, ce qui pourrait expliquer la fréquence des collisions entre eux.»

## Deux collisions sur trois impliquent une voiture

Types de tiers impliqués lors de collisions avec des vélos et des vélos électriques



Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

Graphique: dam, wig; Source: OFROU

La fréquence des collisions avec des voitures ne permet pas de tirer des conclusions sur les responsabilités ou les fautes commises. En Suisse, c'est la responsabilité causale qui s'applique. «Avec cette clause, le législateur reconnaît que les voitures représentent un danger potentiel pour tous les autres usagers de la route du seul fait de leur fonctionnement», explique Yves Alain Moor, juriste à la [plateforme Lex4you du Touring Club Suisse \(TCS\)](#). Les automobilistes sont donc engagés d'office par leur responsabilité civile, qu'ils soient fautifs ou non. «Autrement dit: les automobilistes sont toujours coresponsables», précise le juriste.

## Qui provoque les accidents?

Reste à savoir pourquoi ces accidents de vélo se produisent. Selon le BPA, l'inattention, la [distraction et le non-respect de la priorité](#) sont généralement en cause, tant chez les cyclistes que chez les autres usagers de la route. Les facteurs humains sont donc déterminants.

Pour une évaluation détaillée des causes principales, il convient de distinguer trois catégories:

- Pertes de maîtrise et dérapages
- Collisions dont les cyclistes sont les principaux responsables
- Collisions avec d'autres usagers de la route (généralement des automobilistes) en tant que principal responsable

Pour les accidents graves de vélo, la cause la plus fréquente est l'inattention et la distraction, suivie de près par l'alcool au guidon. La vitesse inadaptée joue également un rôle important: elle est en cause dans les accidents où le cycliste coupe un virage trop serré ou dérape sur une chaussée mouillée.

## L'alcool joue un rôle important dans les pertes de maîtrise à vélo

Proportion de causes pour les pertes de maîtrise à vélo et à vélo électrique

### Inattention et distraction

20,1%

### Influence de l'alcool

16,1%

### Vitesse

13,3%

### Traversée de rails à angle aigu

3,3%

### État défectueux des routes

1,5%

### État de faiblesse

1,2%

Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

Graphique: dam, bal; Source: OFROU

En cas de collision, la répartition des responsabilités change du tout au tout. Lorsque les cyclistes sont en tort, c'est le non-respect de la priorité qui arrive en tête. L'inattention et la distraction constituent également des causes très fréquentes d'accidents. Parmi les accidents graves, on trouve aussi ceux liés à une distance insuffisante entre véhicules ou à la conduite sous l'influence de l'alcool. L'analyse des données révèle d'ailleurs une augmentation générale des accidents graves impliquant de l'alcool.

## Lorsque le cycliste est à l'origine de la collision, les causes principales sont le non-respect de la priorité ou l'inattention

Causes majeures d'accidents impliquant des vélos et des vélos électriques

### Non-respect des priorités

33,0%

### Inattention et distraction

8,3%

### Non-respect des distances de sécurité

5,7%

### Non-respect des feux de signalisation

4,7%

### Influence de l'alcool

4,5%

### Circulation non autorisée sur le trottoir

2,5%

Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

Graphique: dam, bal; Source: OFROU

La répartition change lorsqu'on observe les collisions où ce sont d'autres usagers de la route – généralement des automobilistes – qui sont fautifs. Dans ces cas, la cause principale est le non-respect de la priorité. Les dépassements trop serrés sont également fréquents. L'inattention et la distraction jouent en revanche un rôle moins important. De même, l'ouverture imprudente d'une portière – le «dooring», ou emportiérage – apparaît dans les statistiques. L'influence de l'alcool reste marginale.

## Si d'autres usagers de la route sont à l'origine de la collision, la cause principale est généralement le non-respect des priorités

Causes majeures d'accidents impliquant des vélos et des vélos électriques

### Non-respect des priorités

63,6%

### Dépassement latéral trop proche

6,5%

### Inattention et distraction

5,5%

### Ouverture imprudente de la portière

4,5%

### Marche arrière imprudente

1,6%

### Influence de l'alcool

1,4%

Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

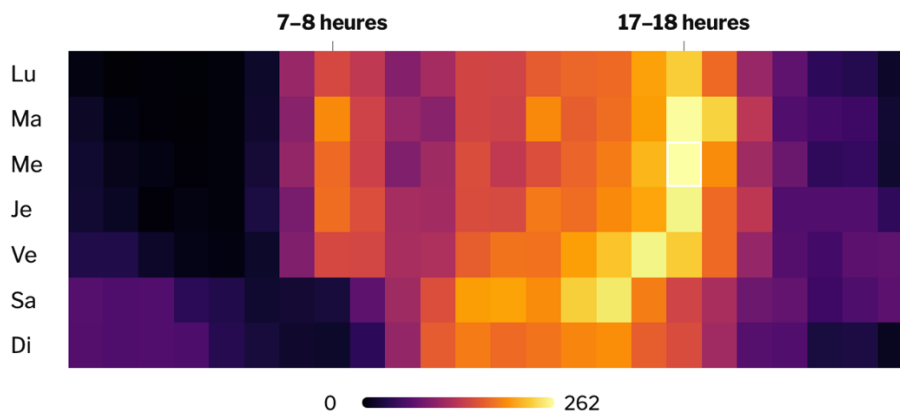
Graphique: dam, bal; Source: OFROU

## Quand les accidents se produisent-ils?

Le risque d'accident à vélo est le plus élevé en fin d'après-midi, vers 17 heures. Les mardi, mercredi et jeudi concentrent le plus d'accidents. Les raisons sont évidentes: aux heures de pointe, le trafic est plus dense et la probabilité d'accidents augmente. Le lundi et le vendredi, nombreux sont ceux qui ne se rendent pas au bureau ou sont en congé. L'après-midi, la baisse de concentration favorise également les accidents, tant chez les cyclistes que chez les automobilistes.

## La plupart des accidents graves se produisent pendant les heures de pointe du soir

Nombre d'accidents de vélo par jour de la semaine et par heure



Accidents de vélo graves et mortels entre 2011 et 2025.

Tableau: dam; Source: OFROU

Le week-end, ce schéma change. Les pics d'accidents aux heures de pointe disparaissent, remplacés par une concentration d'incidents en début d'après-midi, lorsque cyclistes, motards et automobilistes partent nombreux en balade. Les accidents se multiplient aussi aux premières heures du jour, quand les fêtards rentrent à vélo. C'est à ce moment-là que le [manque d'éclairage des vélos](#) pose particulièrement problème.

Bien sûr, le beau temps et les températures élevées jouent également un rôle. Au fil de l'année, le nombre d'accidents de vélo augmente progressivement jusqu'à atteindre un pic en juin. Les chiffres baissent ensuite durant les vacances d'été, avant de repartir à la hausse. Ce n'est qu'à partir d'octobre qu'ils diminuent de manière significative.

## C'est en juin, avant les vacances d'été, qu'il y a le plus d'accidents de vélo

Nombre moyen d'accidents de vélo par jour (moyenne sur 7 jours)



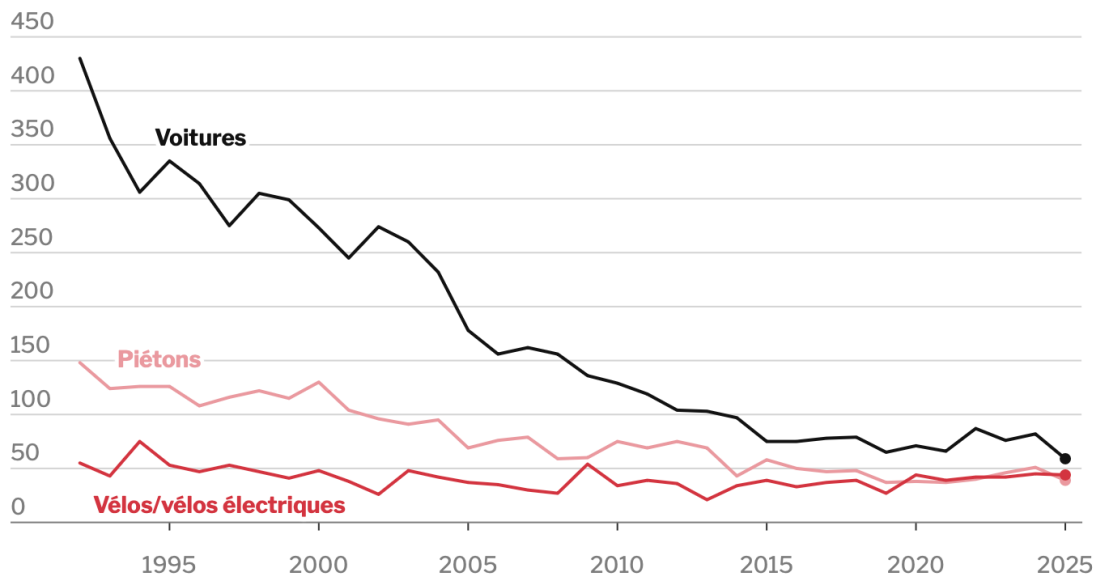
Accidents graves et mortels impliquant des vélos et des vélos électriques entre 2011 et 2025.

Graphique: dam, wig; Source: OFROU

C'est un constat amer pour les cyclistes: alors que la sécurité routière s'améliore globalement en Suisse, les accidents de vélos et de vélos électriques ne cessent d'augmenter. La situation des automobilistes est tout autre. Le nombre de morts sur les routes a nettement diminué depuis les années 1990, grâce à des véhicules plus sûrs et à une infrastructure routière améliorée.

## Les accidents mortels de voiture diminuent drastiquement, contrairement aux accidents de vélo

Nombre de décès par an selon le moyen de transport, 1992-2025



Graphique: dam, wig; Source: OFROU

En 1992, les accidents de voiture représentaient plus de la moitié des accidents de la route mortels. Aujourd'hui, cette proportion est tombée à un tiers. Dans le même temps, la part des accidents de vélo est passée de moins de 7% à plus de 20%.

Les chiffres en hausse préoccupent également Pro Vélo Suisse. L'association critique le fait que «les efforts en matière de sécurité routière ne profitent pas assez aux cyclistes». En matière de pistes cyclables séparées, la Suisse accuse un retard par rapport à d'autres pays, écrit l'association dans un communiqué. La loi sur les voies cyclables oblige néanmoins les cantons à créer d'ici à 2042 un «réseau de voies cyclables sûr» et à séparer le trafic, notamment entre voitures et vélos. Selon le Conseil fédéral, cette mesure est censée contribuer à «éviter les accidents».

Pour Pro Vélo, ces mesures restent insuffisantes pour réduire le nombre d'accidents. L'association réclame notamment des contrôles renforcés de l'usage du téléphone au volant ainsi qu'une distance minimale de dépassement de 1,5 mètre. En Suisse, aucune loi n'impose actuellement de distance minimale entre les vélos et les voitures. Or, de nombreux accidents et situations dangereuses résultent de dépassements trop serrés.

Traduit de l'allemand par Lily Worsham et Olivia Beuchat.