

Apéro-visio de Rue de l'Avenir - 17 juin 2026



Bilan 2025 de la sécurité routière
Objectif 2026-2032 : Vingt propositions pour
davantage de sécurité routière, pour tous les usagers !

RUE DE
L'AVENIR

- 1) Évolutions et constat des années 2010 – 2025***
- 2) Bilan détaillé 2025 de la sécurité routière – ONISR***
- 3) Zooms piétons, cyclistes et EDPM***
- 4) Comparaisons européennes***
- 5) Propositions 2026-2032 de Rue de l'Avenir :***
***« Vingt propositions pour davantage de sécurité routière,
pour tous les usagers ! »***
- 6) Annexes***

1) Le constat : Une aggravation des résultats de l'insécurité routière en 2025, après plusieurs années de stagnation

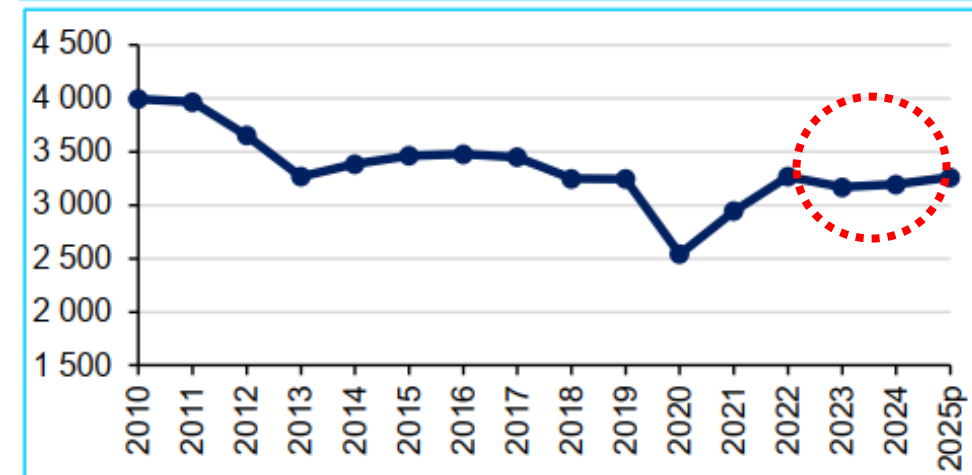
Bilan 2025 de la Sécurité Routière => aggravation de l'insécurité routière après plusieurs années de stagnation inquiétante de l'accidentalité.

Rue de l'Avenir relève que le "palier" représenté au niveau national par **3260 personnes tuées en 2025** (+2% /2024) et **plus de 244 000 blessés** (+3% /2024), **dont 16 600 blessés graves**, ne fait pas l'objet de mesures efficaces permettant d'inverser cette tendance négative depuis plusieurs années.

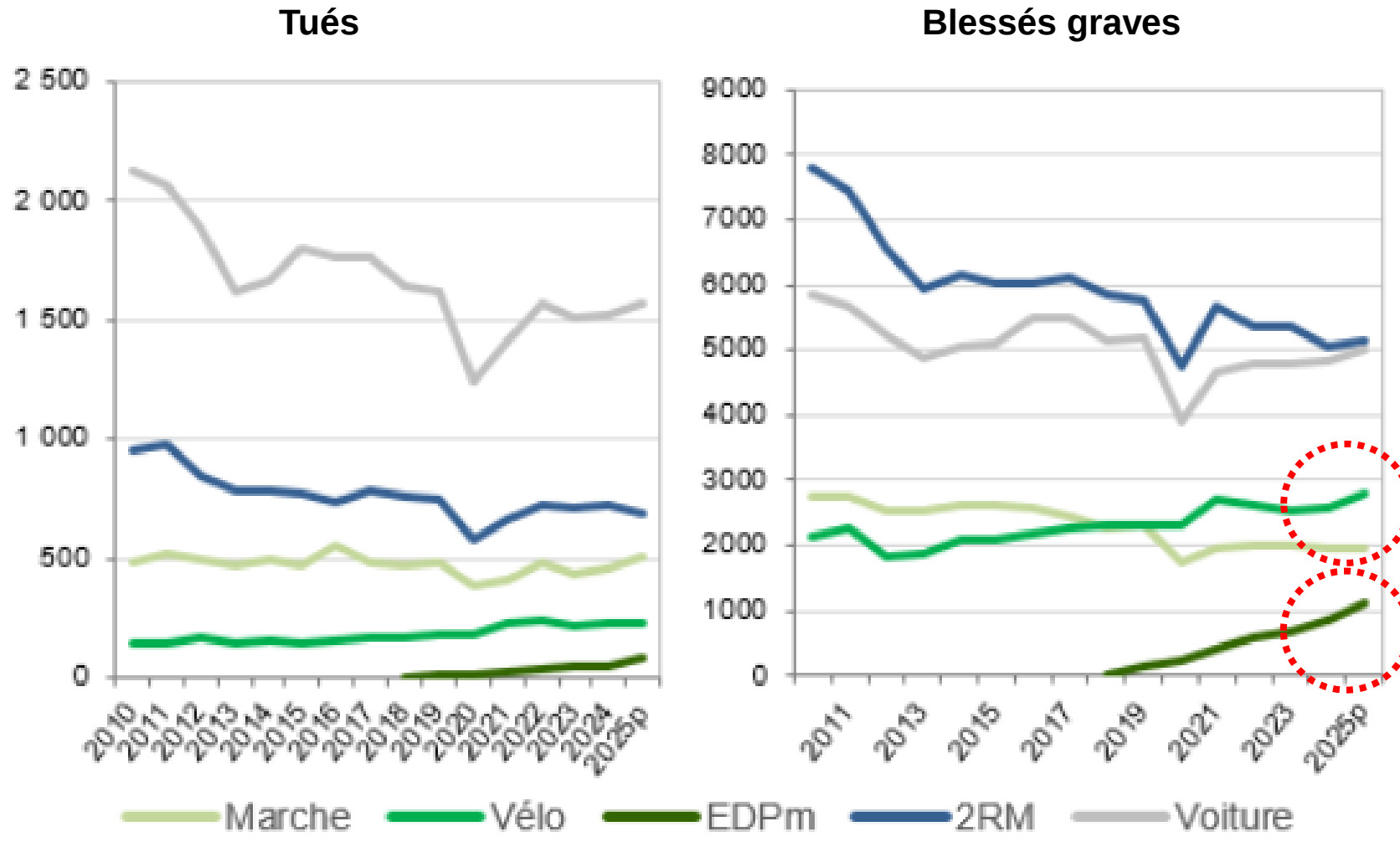
	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents corporels (BAAC)	56 016	51 058	51 688	-7,7%	+1,2%
Blessés estimés	239 045	235 610	243 673	+1,9%	+3,4%
dont Blessés graves	16 248	15 924	16 565	+2,0%	+4,0%
Tués	3 244	3 193	3 260	+0,5%	+2,1%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine depuis 2010



Évolutions 2010 / 2025 selon le mode de déplacement



Un constat alarmant pour les piétons, cyclistes et trottinettistes

815 usagers vulnérables ont été tués en 2025 (25% du total des victimes) :

501 piétons (+45 tués/2024, +9%),

234 cyclistes (+10 tués/2024, +4%),

80 conducteurs de trottinettes(+35 tués/2024, + 77%).

Le **facteur vitesse** est largement relevé comme aggravant, de même que les **consommations d'alcool, de drogues ou de protoxyde d'azote** et le développement des **distracteurs au volant (téléphone)**.

De plus, **l'évolution progressive des véhicules, de plus en plus rapides, hauts, larges et lourds, se fait au détriment des règles de prudence et de respect envers tous les usagers de l'espace public.**

Rappel du décret 2008-754 du 30/07/2008 - Art R.412-6 du Code de la route:

« Le conducteur doit à tout moment adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables »

Cette situation ne peut être ni banalisée, ni considérée comme inévitable

Un besoin important de communication

Le message "**zéro tué, zéro blessé grave**", pourrait être initié, pour être efficace, par les autorités nationales et relayé avec force par les autorités locales.

Il constitue en effet un levier très important de mobilisation publique, pour sensibiliser réellement l'ensemble des usagers et réussir à faire baisser l'insécurité routière.

3260 tués, 16 600 BG (hospitalisé > 24h), **227 400 BL en 2025, concernent au total plus de 300 000 victimes et proches, confrontés aux drames des excès routiers.**

Chiffres « repères » au-delà des accidents mortels :

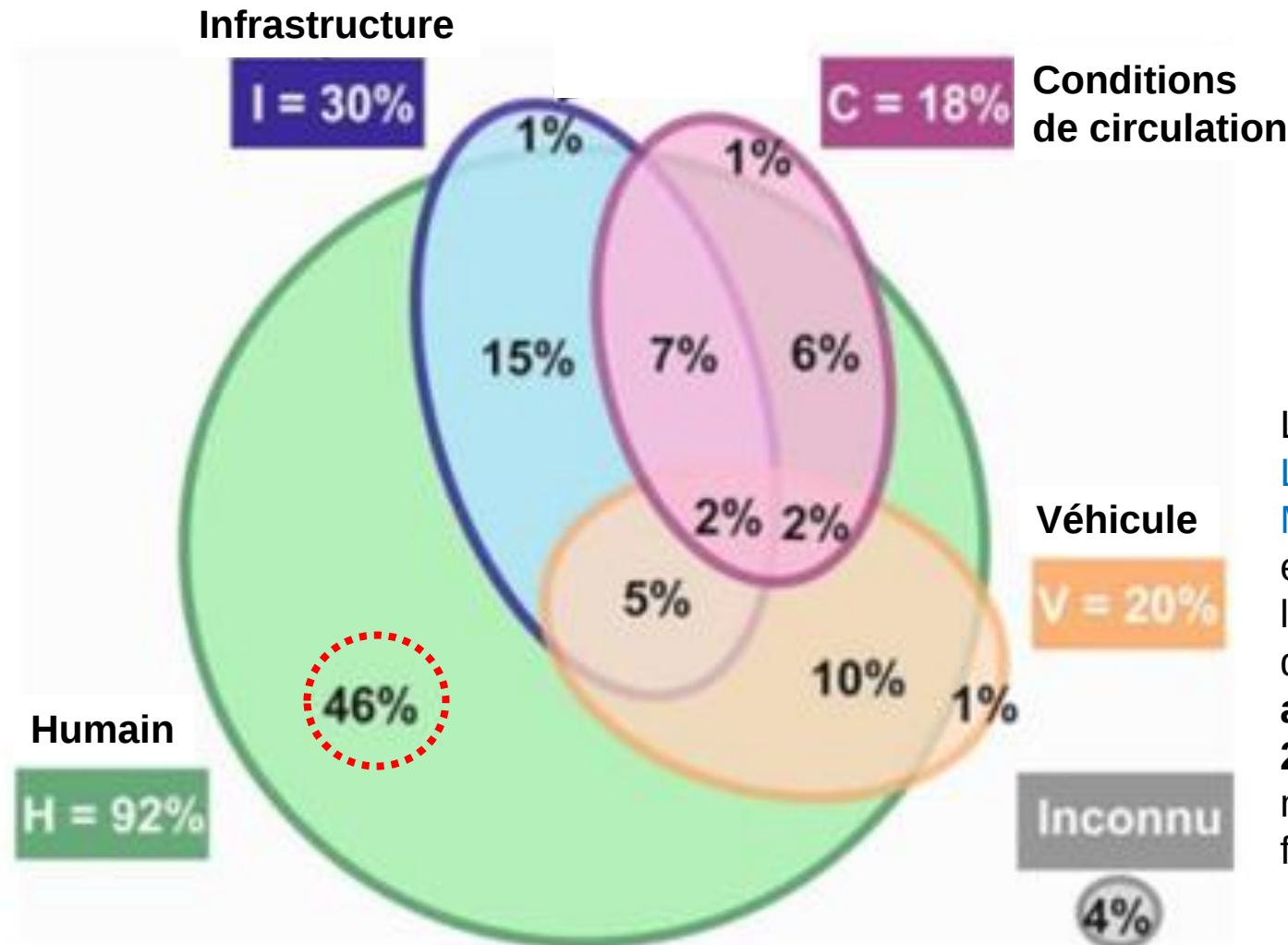
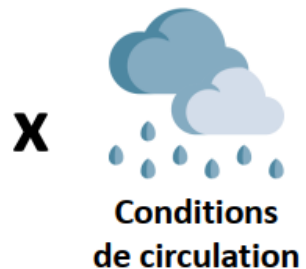
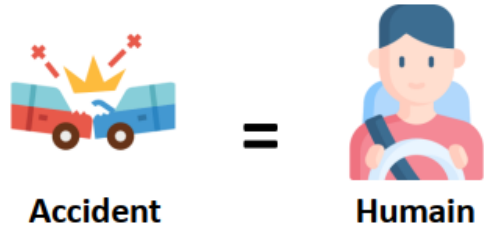
=> 1 tué

=> 5 blessés graves

=> 70 blessés légers

Rue de l'Avenir appelle les partenaires de la sécurité routière, l'État, les collectivités locales, les acteurs des mobilités et les associations engagées, à porter des messages ambitieux et à soutenir des propositions qui contribuent enfin, à "percer" ce palier que l'on ne peut considérer comme une fatalité.

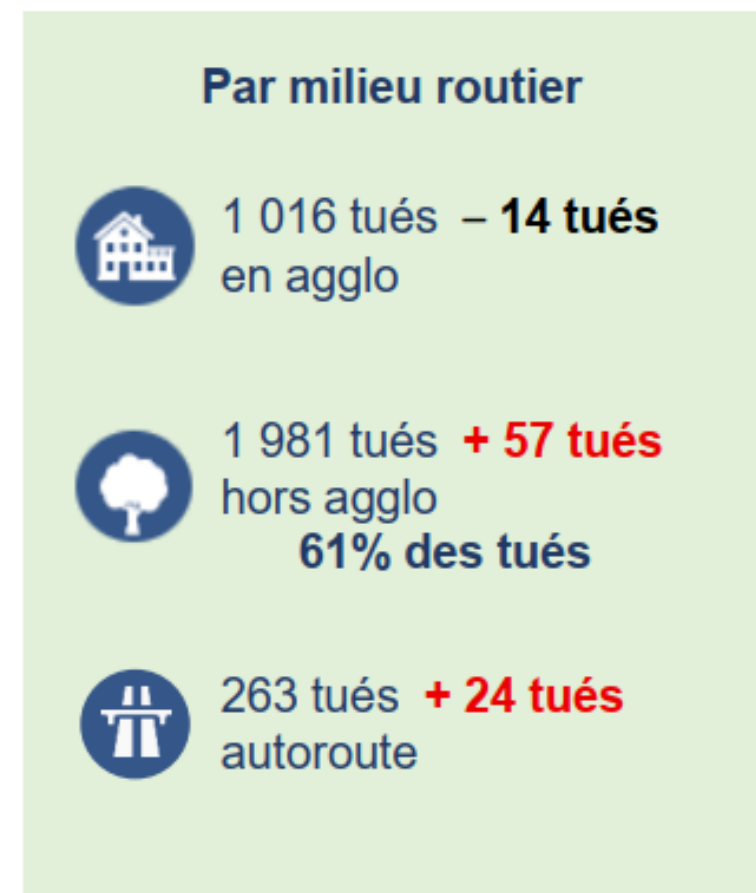
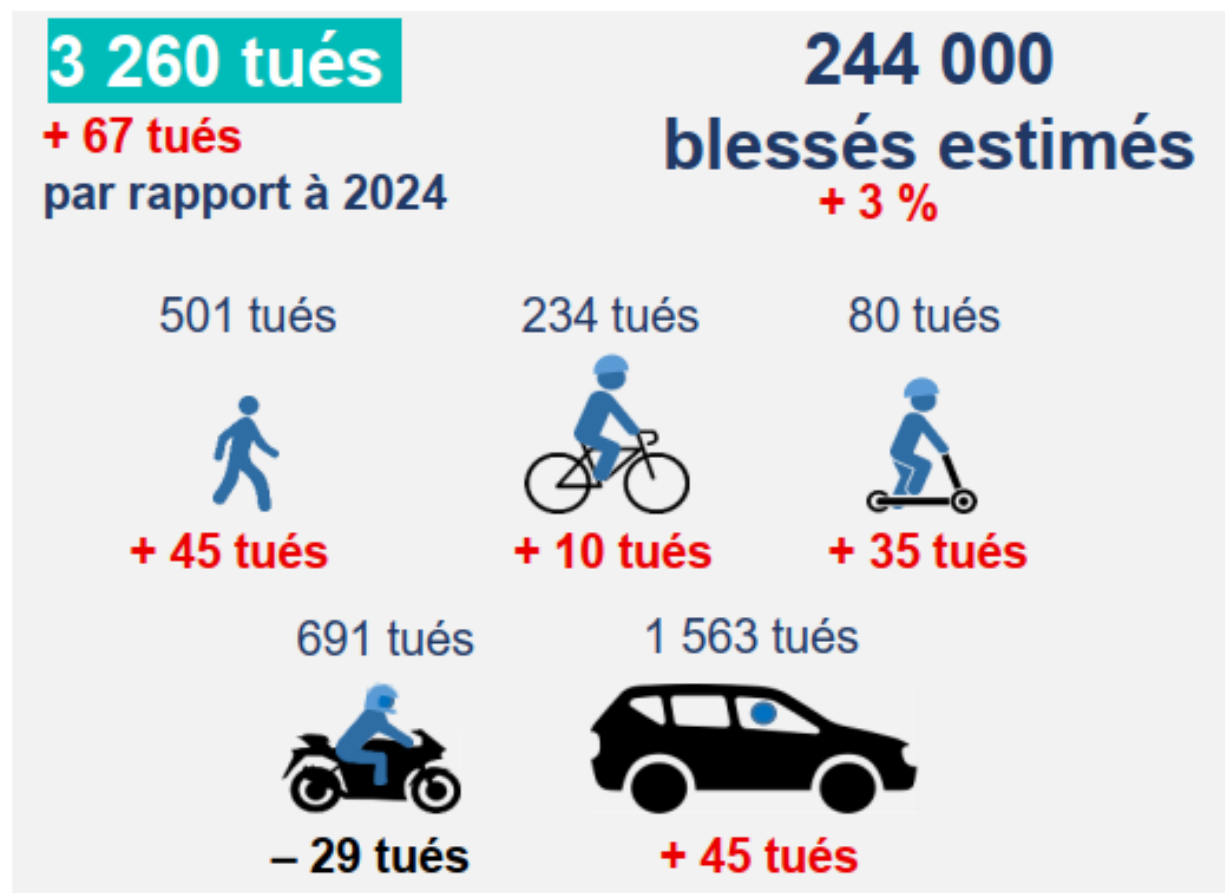
L'accident de la route = un événement multifactoriel



La base [FLAM \(Facteurs Liés aux Accidents Mortels\)](#) a été constituée en 2016 à partir de la lecture-analyse-codage, des **procès-verbaux des accidents mortels de 2015** (85% des accidents mortels de 2015, avec facteurs certains)

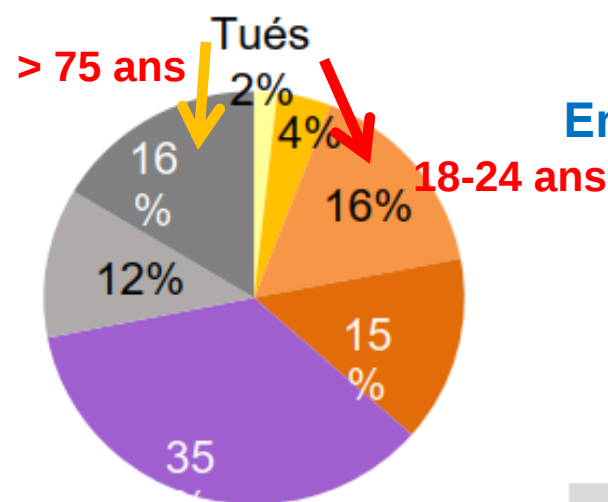
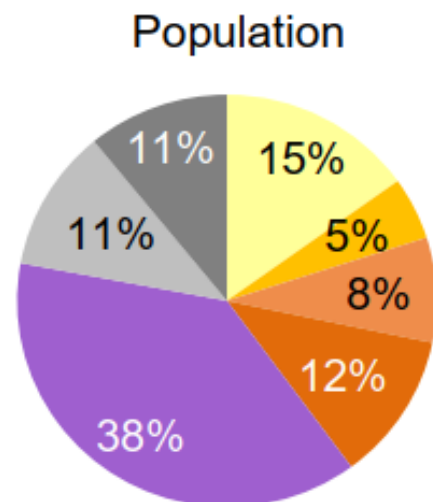
Sources FLAM CEREMA 2019

2) Bilan 2025 de la sécurité routière ONISR Janvier 2026 – France métropolitaine



Auxquels s'ajoutent 253 tués en outre-mer

Les victimes par classe d'âge



En 2025 : 49 tués / million d'habitants

18-24 ans : 95 tués/Mhab

>75 ans : 73 tués/Mheb

Comparaisons 2025 / 2024

0-13 ans

58 tués (+12 tués)

800 blessés graves (+13%)

14-17 ans

135 tués (+41 tués)

1 600 blessés graves (+4%)

18-24 ans

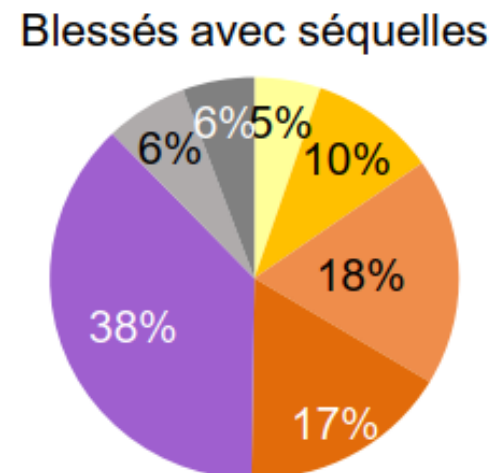
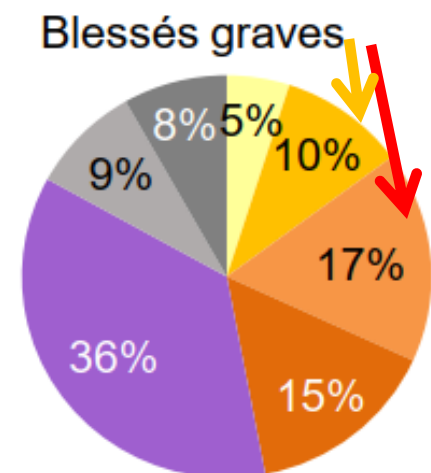
523 tués (-6 tués)

2 800 blessés graves (+1%)

75 ans et plus

534 tués (stable)

1 400 blessés graves (+3 %)



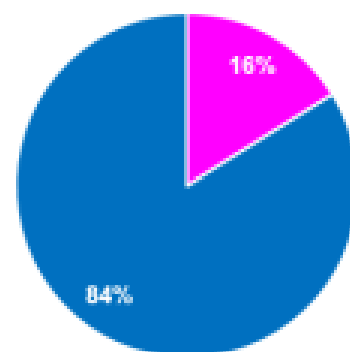
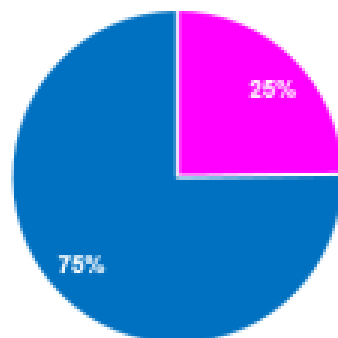
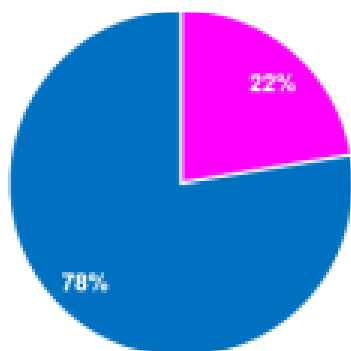
Sources : ONISR – Chiffres clés 2025 (provisoires) France métropolitaine
Insee – Estimations de la population 2025 au 1^{er} janvier

Variations selon le genre et le mode de déplacement

Tués

Blessés graves

Présumés responsables
d'accidents mortels

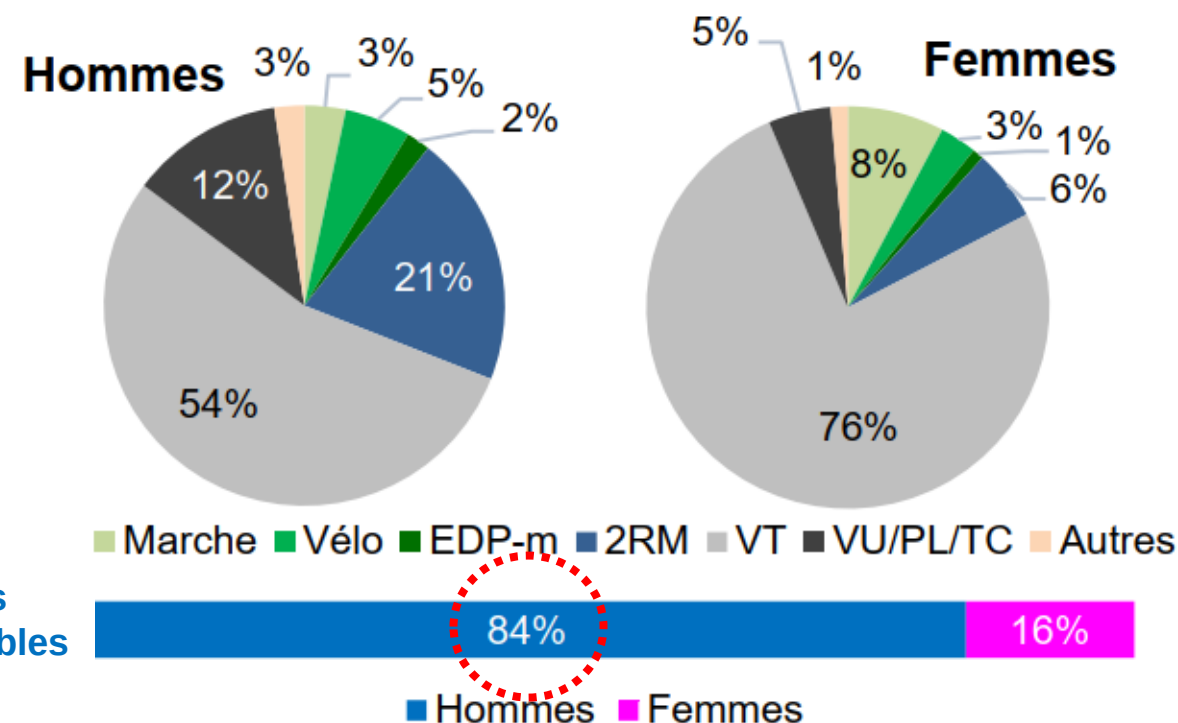


■ Femmes ■ Hommes

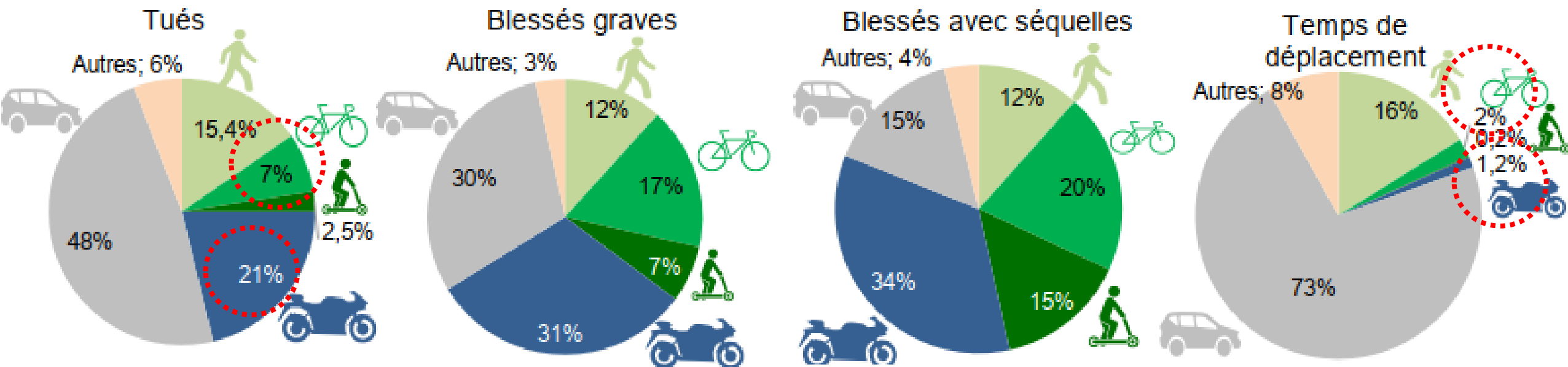
Hommes = 2 526 tués
+ 61 tués / 2024

77% des tués,
75% des BG,
84% des présumés responsables

Femmes = 734 tués
+ 6 tués / 2024



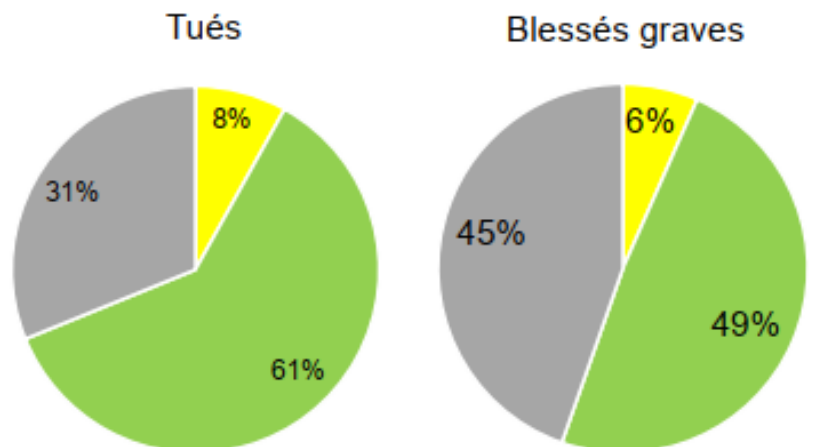
Les tués et blessés selon le mode de déplacement



Marche : piétons, rollers, trottinettes classiques
 Vélo : cycliste en vélo mécanique ou VAE
 EDPm : trottinettes électriques, gyropodes
 2RM : cyclomoteurs, motos, scooters à 2,3, 4 roues
 Voiture : occupants de véhicules de tourisme
 Autres : véhicules utilitaires, poids-lourds, bus, cars

Source ONISR + Université Gustave Eiffel ,
 données 2024 BAAC + Registre du Rhône,
 + Enquête mobilité des personnes EMP 2019

Les tués et blessés graves selon les réseaux routiers



Routes hors agglomération

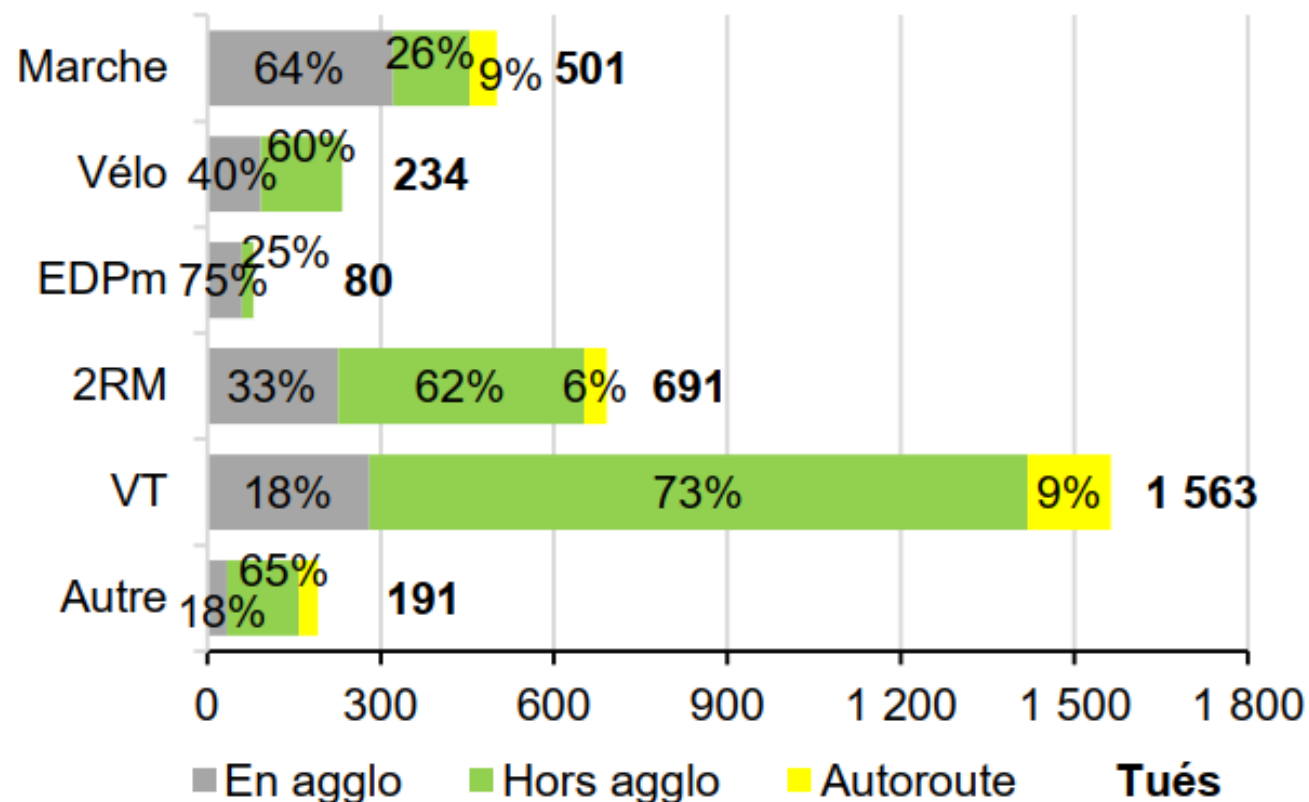
1 981 tués (+57 tués)

8 100 blessés graves (+7 %)

Voies en agglomération

1 016 tués (-14 tués)

7 400 blessés graves (+2 %)



Tués selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en agglomération (hors autoroute)

Agglo		Dans une collision avec							Sans tiers	Total
Tués								Autres		
		0	1	1	15	189	97	19	0	322
		1	2	0	3	27	23	4	33	93
		1	0	0	2	25	5	2	25	60
		2	2	0	4	78	19	4	117	226
		3	0	0	0	43	23	2	210	281
		0	0	0	0	2	4	0	17	23
Autres		0	0	0	0	3	1	2	5	11
Total		7	5	1	24	367	172	33	407	1016

Tués selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident hors agglomération (hors autoroute)

 Hors aggro

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers	Total
							Autres		
	0	0	0	1	86	35	10	0	132
	0	5	0	5	49	17	5	60	141
	0	0	1	0	11	3	0	5	20
	1	0	0	6	184	64	18	153	426
	0	0	0	1	302	236	19	580	1138
	0	0	0	0	3	29	1	56	89
Autres	0	0	0	0	7	3	2	23	35
Total	1	5	1	13	642	387	55	877	1981

3) Quelques données piétons, cyclistes, EDPM

Les modes actifs représentent 25% de la mortalité en 2025,
et 35% des blessés graves

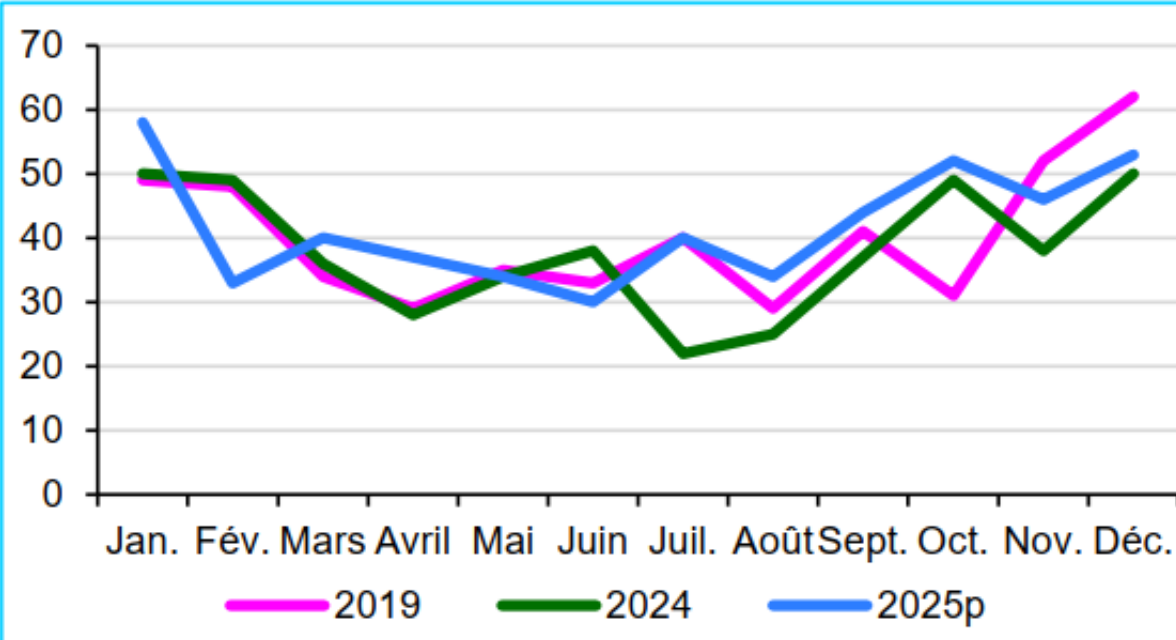
Évolution 2019 / 2025 de la mortalité des modes actifs

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025- 2019	2025- 2024
Marche	483	456	501	+3,7%	+9,9%
Vélo	187	224	234	+25,1%	+4,5%
EDPm	10	45	80	-	+77,8%

Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoire 2025

Données « piétons »

Évolution de la mortalité piétonne par mois



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoire 2025

**501 piétons tués en 2025
+ 45 tués / 2024**

1 900 BG

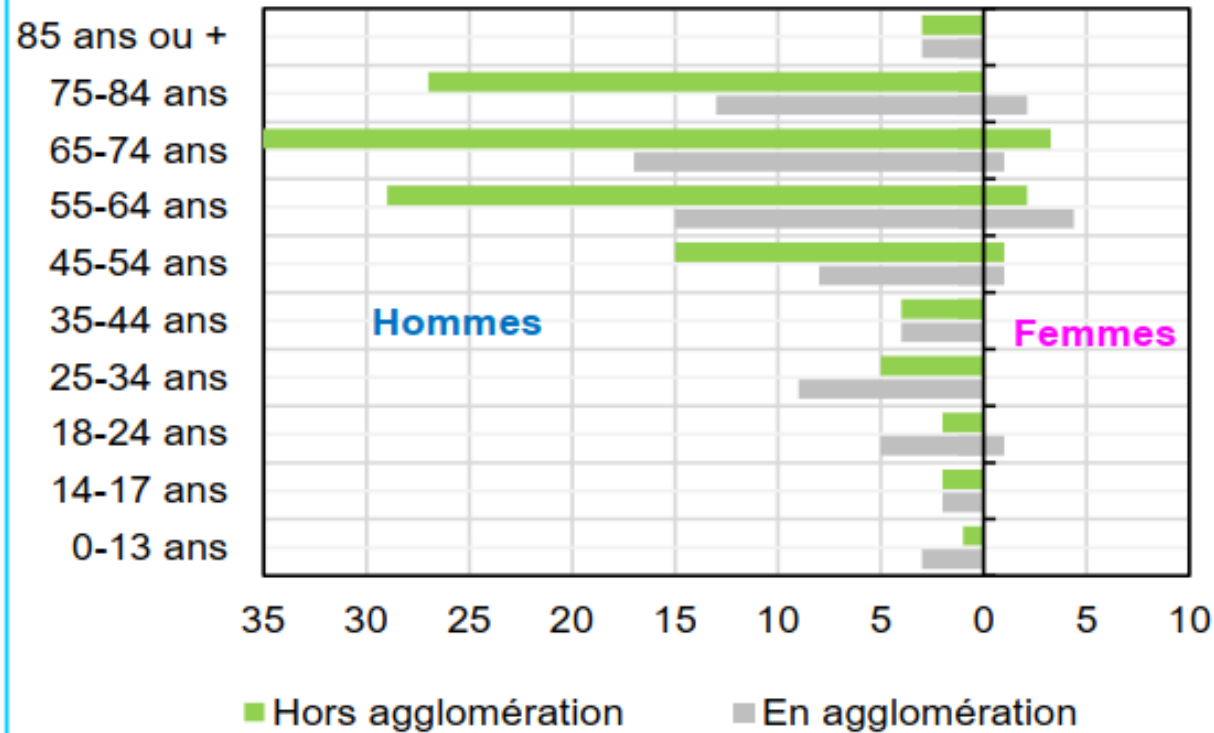
50% des tués > 65 ans

**64% en agglomération
26% hors agglomération
10 % sur autoroute**

Remarque : Les personnes de plus de 75 ans représentent 40% de la mortalité piétonne, pour une part de la population de 9% (ONISR 2017)

Données « cyclistes »

Répartition des tués à vélo selon le milieu routier et par sexe en 2025p



Sources : ONISR données provisoire 2025

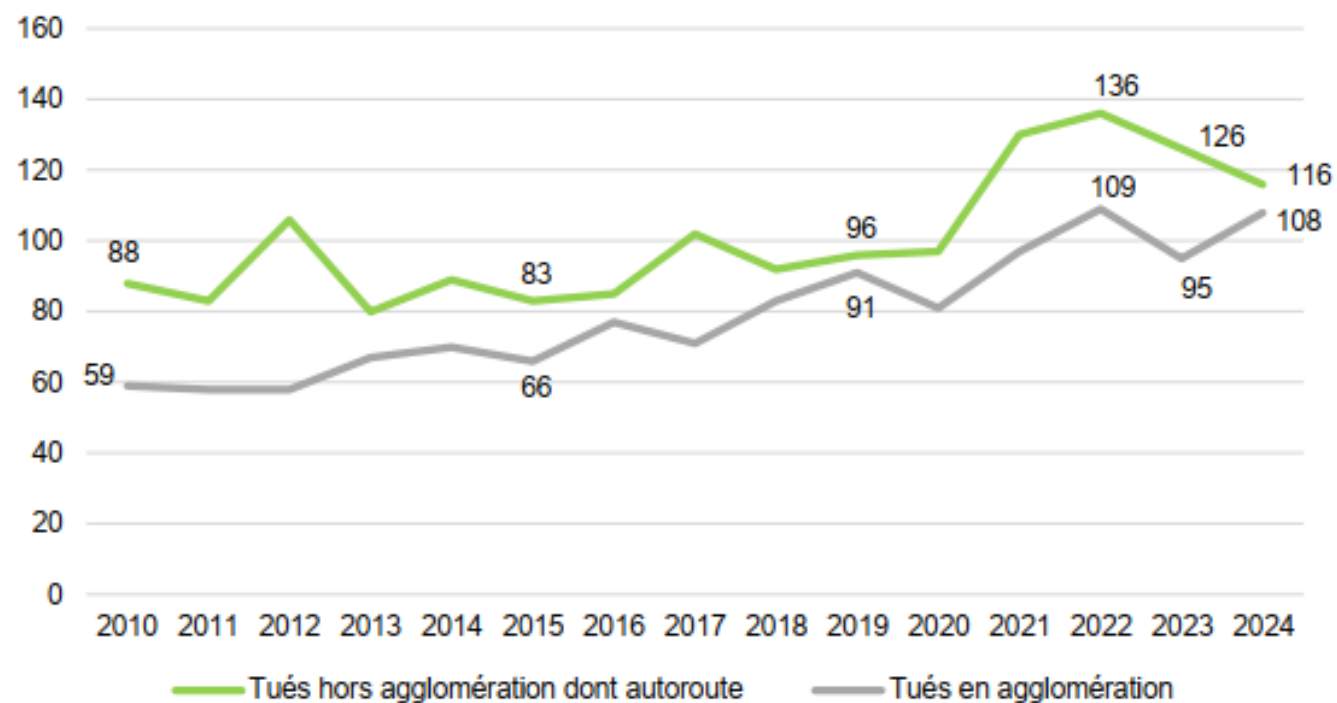
234 cyclistes tués en 2025
+ 10 tués / 2024

2 800 BG

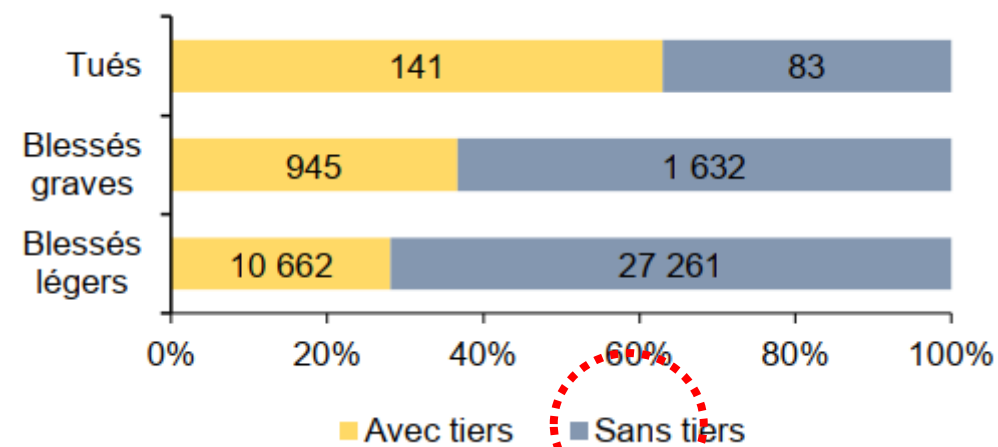
50% des tués > 65 ans

40% en agglomération
60% hors agglomération

Données « cyclistes »

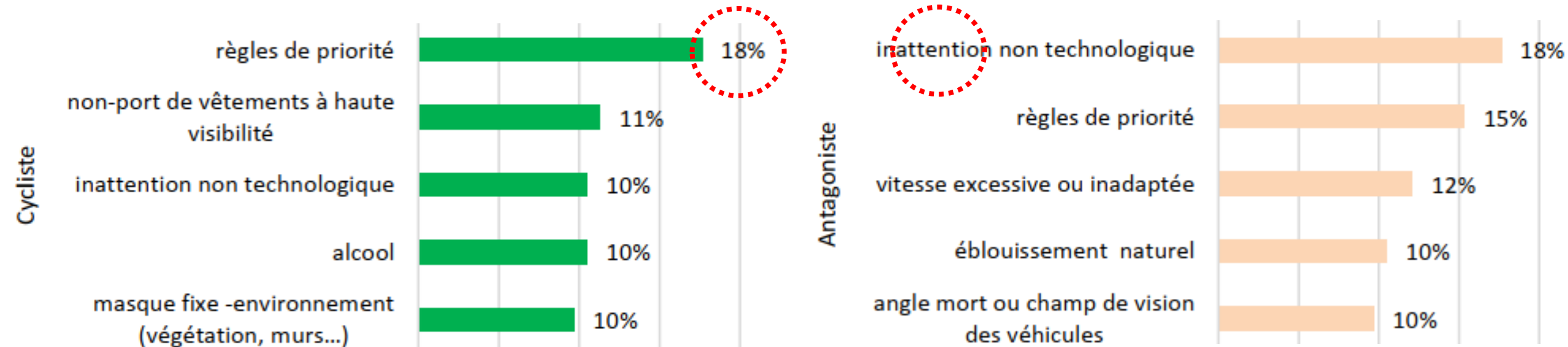


Source : ONISR, données enregistrées par les forces de l'ordre dans le fichier BAAC



Sources : FLAM

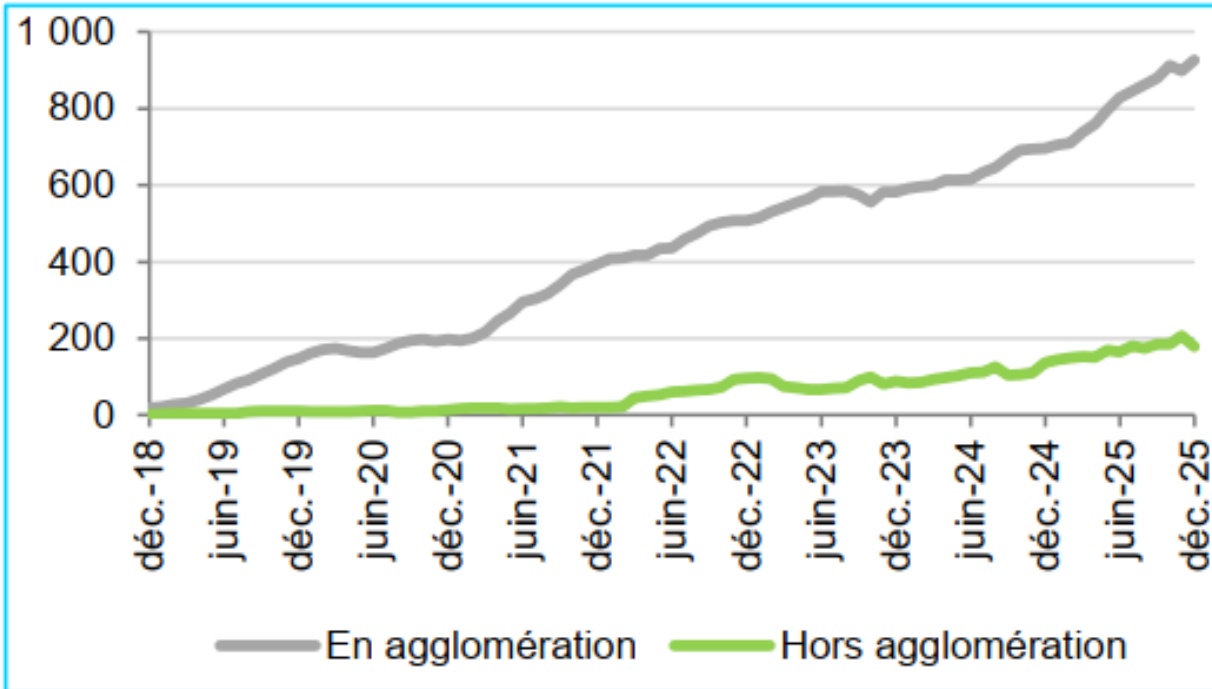
Données « cyclistes »



Source Cerema 2022 - analyse des accidents 2015

Données « EDPm »

Évolution du nombre de blessés graves estimés
utilisateurs d'EDPm sur 12 mois glissants



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

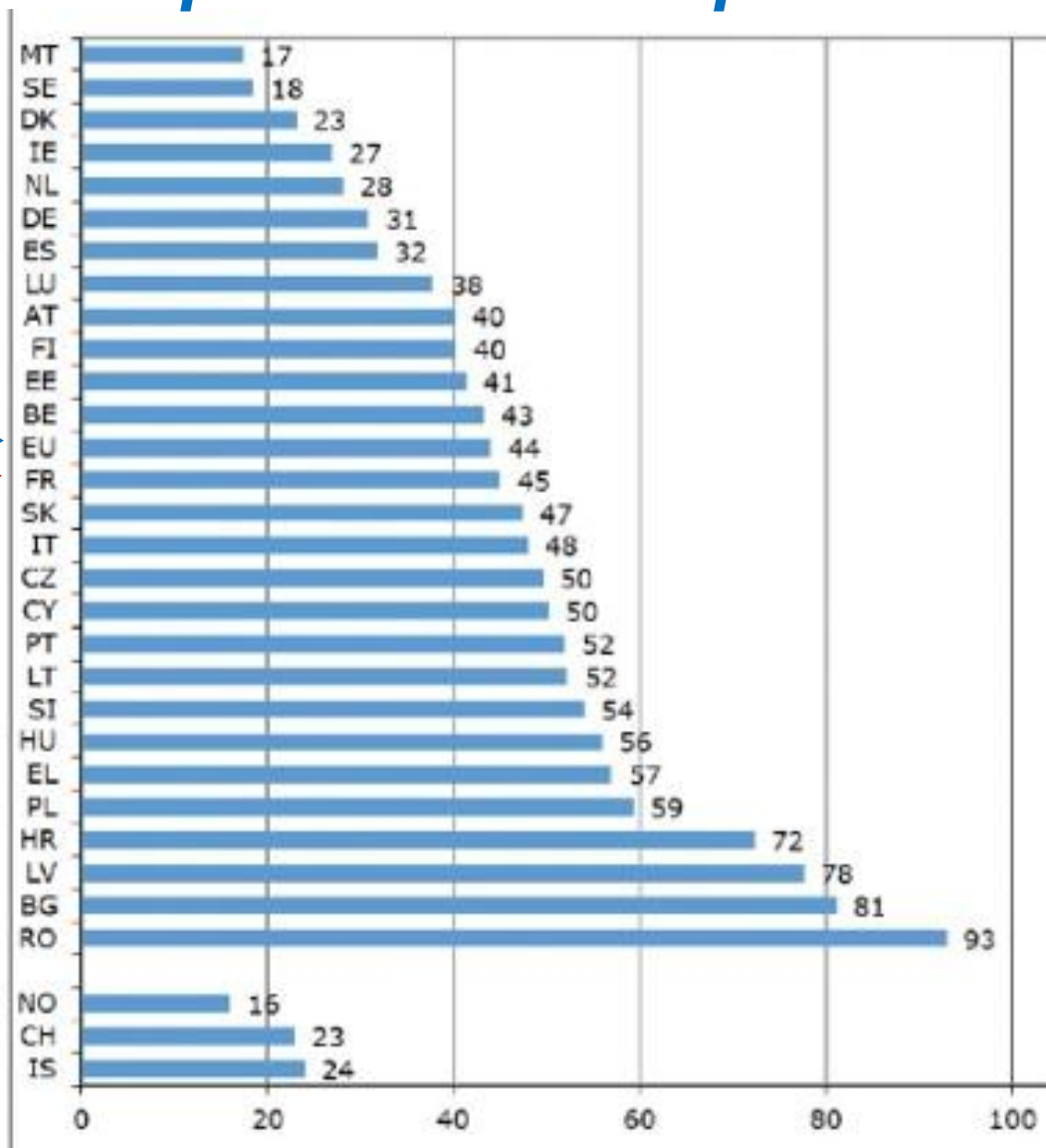
80 EDPm tués en 2025
+ 35 tués / 2024, +77%

1 100 BG
+ 33% / 2024

65 % de 18-44 ans

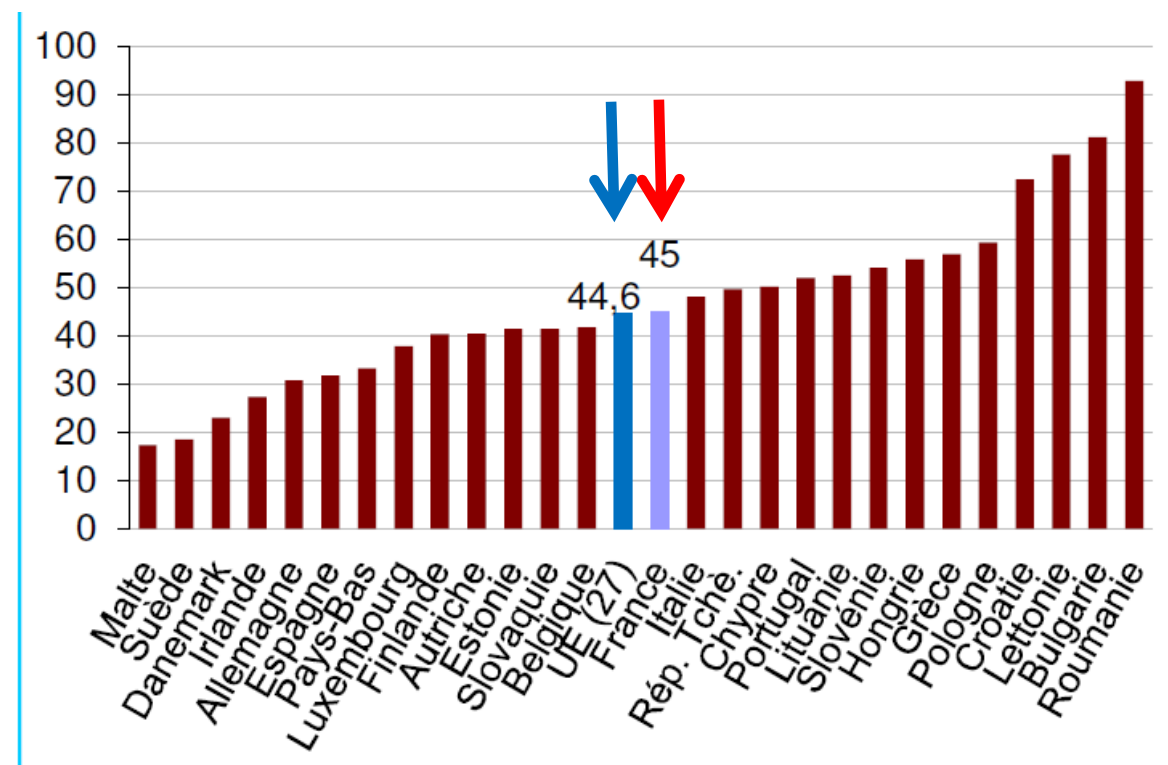
75% en aggro
25% hors aggro

4) Comparaisons européennes 2021 - source UE



France, en 2025 : 49 tués / million d'habitants

Nombre de tués, par millions d'habitants, par pays

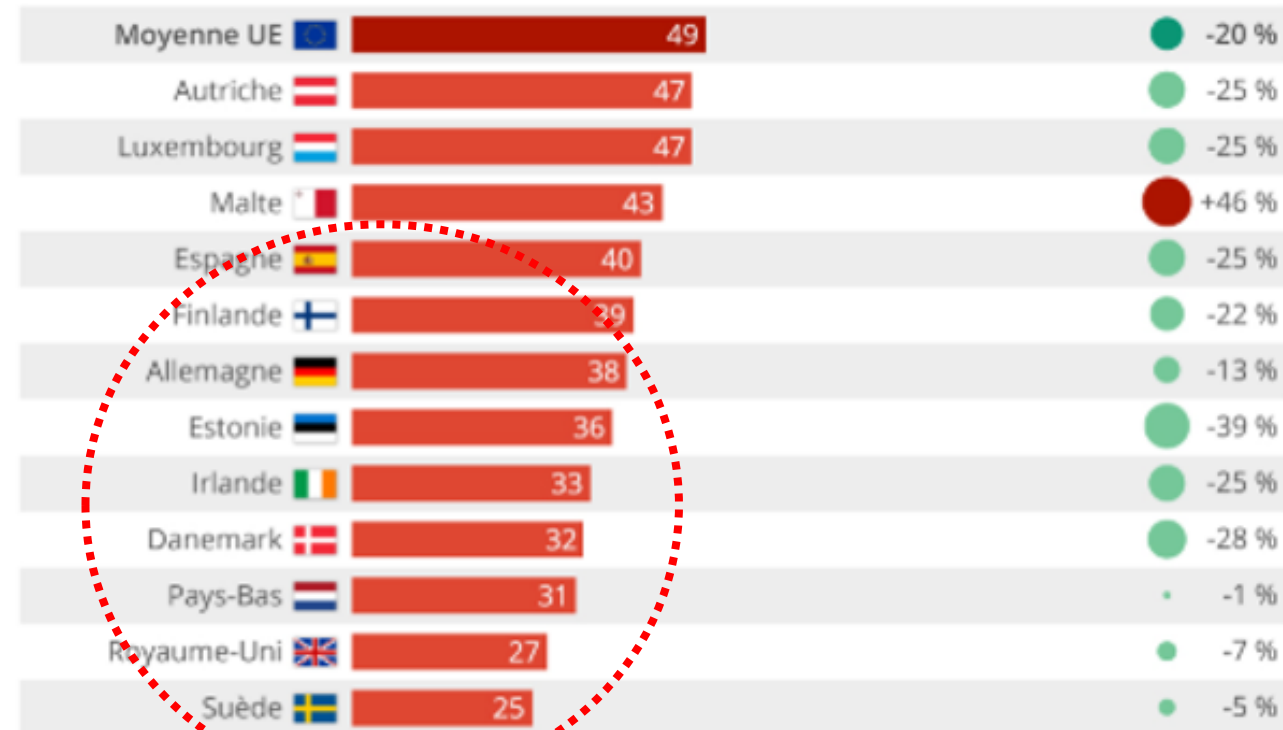


Source : ETSC, 16th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2022.

Comparaisons européennes, évolutions 2010-2017 - source Statista



Nombre de tués, par millions
d'habitants, par pays





Objectif 2026-2032 : Vingt propositions pour davantage de sécurité routière, pour tous les usagers !

Proposer **des mesures globales** destinées à communiquer et mobiliser les citoyens, réglementer, contrôler efficacement, adapter et aménager l'espace public, pour réduire l'insécurité routière.

Prévoir **des mesures spécifiques** pour garantir l'équité et la protection de tous les usagers des routes et rues, en particulier des usagers vulnérables.

Contrôler et sanctionner en cas de non-respect.

Ces **20 propositions**, non exhaustives de tous les besoins permettant de réduire l'insécurité routière, **pourraient être mises en œuvre sur la période 2026-2032** et contribuer ainsi à réduire effectivement le nombre de victimes sur les routes et les rues, en territoires urbains ou ruraux.

Certaines de ces propositions concernent plus particulièrement **les collectivités locales**, qui pourraient les prendre en compte dans leurs **programmes d'action**.

1. Participer au développement de la vision « zéro tué, zéro blessé grave »

Communiquer sur cet objectif ambitieux et clair, à relayer par les autorités nationales et locales, pour mobiliser tous les citoyens et réussir à « percer » le palier de l'insécurité routière en France.

Mobiliser tous les partenaires pour s'engager et communiquer sur cet objectif commun de réduction de l'insécurité routière : État, collectivités locales, opérateurs de mobilité, gestionnaires d'infrastructures et constructeurs automobiles, et également associations d'usagers, établissements scolaires et entreprises.

La vision « zéro tué, zéro blessé grave » est née en suède en 1997, pour :

- Éliminer les risques de sécurité pour tous, piétons, cyclistes, conducteurs.
- Sensibiliser les citoyens à la cible zéro décès
- Inverser la priorité de la fluidité sur la sécurité
- Renforcer les lois et contrôles favorisant la sécurité
- Sécuriser les voies par des aménagements sécuritaires

2. Promouvoir le 30 km/h en ville

L'impact aggravant de la vitesse en cas d'accident est largement reconnu.

Le développement du 30km/h en agglomération est un levier majeur pour rendre la ville plus sûre et apaisée, pour tous les usagers.

Les villes et agglomérations passées à 30km/h (au moins 70% des voies) constatent une chute de leur accidentalité; les voies à 50km/h se limitant à un réseau défini par un plan de circulation.

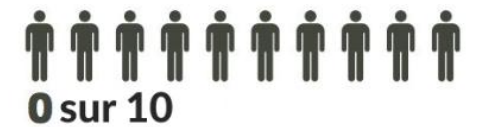
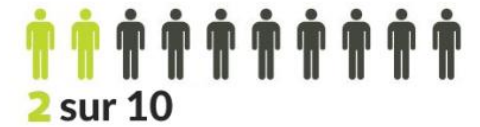
Priorité à la sécurité des usagers :

Le risque d'être tué est multiplié par 5 à 50km/h, par rapport à un choc à 30km/h



Taux de survie d'un piéton

selon la vitesse du véhicule qui le percute



Based on World Health Organization (WHO) speed management model

© OMS

3. Soutenir la mise en place d'une « Journée » ou d'une « Semaine annuelle de la sécurité routière », d'information et de communication

Cet événement d'information et de communication permettra aux autorités nationales et locales et à tous les organismes concernés, de s'investir auprès des citoyens pour alerter, sensibiliser et agir afin de réduire l'insécurité routière dans tous les territoires.

Exemples d'actions possibles de sensibilisation :

- Capsules vidéo et média
- Séance en milieu éducatif ou professionnel
- Voiture tonneau
- Présentation d'intervention pompiers sur accidenté 2RM
- Etc.



4. Développer le continuum éducatif à la sécurité routière, tout au long de la vie

Impliquer tous les niveaux d'apprentissage: Attestations Scolaires de Sécurité Routière / Apprenti Motocycliste (ex BSR) / Permis de conduire / formations post-permis / stage de récupération de points .

Accroître **l'apprentissage des comportements réglementaires et respectueux** vis-à-vis des piétons et des cyclistes lors **du passage du permis de conduire** : traversées piétonnes, distances de dépassement, zones de rencontre et zone 30, double-sens cyclable, sas vélo, etc.

Généraliser dans les écoles le « **Savoir rouler à vélo** » et mettre en place un « **Être piéton en sécurité** ».



5. Les publicités pour les véhicules

Intégrer dans les visuels des publicités pour les véhicules, les **nécessités de vigilance et de prudence des conducteurs** envers les autres usagers de l'espace public, ainsi que le respect des vitesses réglementaires en ville ou hors agglomération.



© constructeurs

6. Les indicateurs de vitesses au tableau de bord

Rendre plus visible au tableau de bord des véhicules, la **vitesse maximale réglementaire** de la voie parcourue et la **vitesse pratiquée**.

Systématiser l'usage des limiteurs de vitesse et des **systèmes d'enregistrement des données de conduites** (vitesse, freinage, alignement), informations utiles aux changements de comportement et motivations de prudence.



7. *Dépassement sur passages piétons*

Interdire dans le code de la route, le **dépassement au niveau des passages piétons et équiper si possible les traversées piétonnes d'îlot séparateur.**

Remarque : Les piétons sont majoritairement heurtés par des usagers lors de leur traversée de rue (86% des cas en 2015).

Dans les 2/3 des accidents mortels cette traversée se produit sur passage piéton ou à plus de 50m d'un passage piéton, c'est-à-dire en situation régulière de traversée (ONISR 2017).

Rappeler aux collectivités, l'obligation de **supprimer les places de stationnement positionnées avant un passage piétons**, avant le 31 décembre 2026.

8. Sécuriser les abords des écoles et leurs itinéraires d'accès piétonniers

Préconiser la **réalisation d'aménagements de sécurité sur les parvis d'école et les itinéraires principaux d'accès aux établissements scolaires.**

Développer les rues scolaires, fermées à la circulation aux heures d'entrée et de sortie d'école; promouvoir localement les trajets scolaires à pied, qui sont **une vraie école quotidienne de la sécurité routière.**



9. *Rendre cohérents la réglementation et l'aménagement des zones de rencontre et zones 30*

Préconiser des **aménagements, même légers**, induisant des réductions de vitesse et le respect de la vitesse de circulation maxi de 20km/h en zone de rencontre ou de 30 km/h en zone 30, dans ces espaces où piétons et cyclistes doivent pouvoir se déplacer en sécurité par rapport aux véhicules motorisés.



10. Temps de passage aux traversées piétonnes équipées de feux

Dans le cas de traversées piétonnes équipées de signalisation lumineuse tricolore (SLT), calculer les temps de « figurines piétonnes » nécessaires à la traversée des piétons sur la base d'une **vitesse de déplacement à pied maxi de 0,80 m/seconde**, pour tenir compte des personnes âgées ou à mobilité réduite, des familles et des enfants **(et non 1m/s)**.



IISR, 6^{ème} partie : Les temps de dégagement permettant à un piéton de sortir de la zone de conflit en temps utile, sont basés sur une vitesse de 1 m/s pour les piétons (3,6 km/h)

Pourtant, les relevés de vitesse piétonne indiquent des vitesses moyennes inférieures à 3 km/h. La vitesse de référence devrait être au plus de 0,8 m/s (2,9 km/h)

11. Sécurité des piétons aux points d'arrêts de transports collectifs

Vérifier les conditions de sécurité des **traversées piétonnes aux abords des points d'arrêt de transports collectifs.**

Matérialiser hors agglomération, le **marquage de traversées piétonnes pour accéder à ces arrêts.**

Équiper, si possible, les traversées piétonnes d'un **ilot central séparateur** permettant aux piétons de traverser en deux temps.

Inciter les enfants à porter un **gilet fluorescent** sur les trajet les menant aux arrêts de car scolaire.



12. Visibilité des usagers vulnérables

Recommander le port de **vêtements ou d'équipements personnels**, en particulier en période hivernale, avec **incrustation de surfaces réfléchissantes** pour assurer une meilleure **visibilité des piétons et des cyclistes en période nocturne**.

Remarque : Dans 60 % des accidents piétons mortels, le conducteur n'avait pas effectué de manœuvre d'urgence, la vitesse du choc correspond à la vitesse initiale, il semble donc ne pas y avoir eu de perception du piéton par le conducteur avant le choc (ONISR 2017)

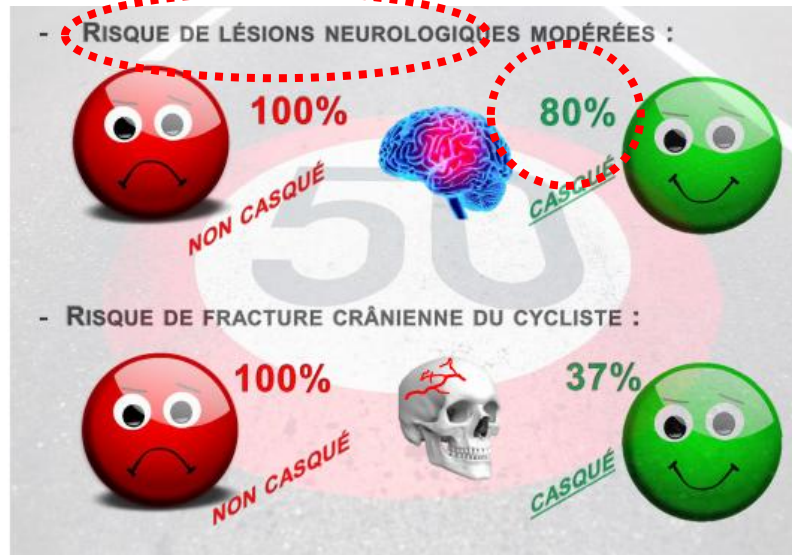
Ré-autoriser les feux à éclats, développer les feux de signalisation obligatoires à vélo, et standardiser les modèles et niveaux de service attendus.



© Sécurité routière

13. Recommander en ville comme hors agglomération, le port du casque à vélo.

Environ 3/4 des cyclistes en ville et quasi 100 % hors agglomération, portent déjà le casque, mesure de protection personnelle minimum, mais indispensable en cas de chute.



41 000 blessés à vélo 2024 et impacts:

- 7 400 à la tête
- 3 900 au thorax
- 3 100 à la colonne vertébrale
- 22 200 aux membres supérieurs
- 16 000 aux membres inférieurs

(ONISR)

30% des cyclistes tués et 60% des cyclistes blessés graves, surviennent sans tiers impliqués

(Flam – Cerema)

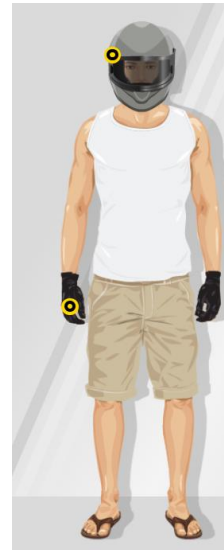
Risques impacts voiture (50 km/h) / cyclistes
Université de Strasbourg – CNRS 2024

14. Protection des usagers de deux-roues motorisés

Préconiser le port de **vêtements de protection couvrant la totalité du corps des personnes**, afin d'atténuer l'impact corporel des accidents en deux-roues motorisés (21% tués 2025).



Actuellement sont **obligatoires** uniquement les casque et gants.



© Sécurité routière



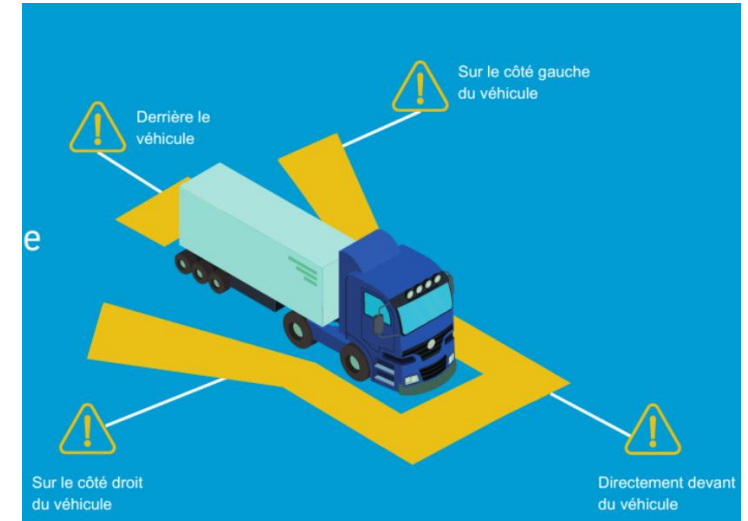
© Sécurité routière

Les autres équipements de protection ne sont que **recommandés** :
Blouson, gilet airbag moto , pantalon moto, chaussures motos.

15. *Priorité des piétons*

Rappeler dans le code de la route que le conducteur ayant le feu vert, doit, lorsqu'il tourne à droite ou à gauche, **céder impérativement le passage aux piétons** qui traversent la chaussée transversale.

Rendre obligatoire les rétroviseurs, portières vitrées et capteurs anti « angles morts ».



© Blazervisio

16. Intégrer lors des réaménagements de voirie urbaine, la création d'un trottoir de 1,80 m de largeur

Un trottoir de 1,80 m de large permet d'améliorer les conditions de déplacements en sécurité des piétons.

Réduire, ou supprimer si besoin, le stationnement existant en cas d'emprise réduite.

Rappel de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.



17. Intégrer lors des réaménagements de voirie urbaine, un itinéraire cyclable sécurisé

Définir des choix d'aménagement cyclable sécurisés : En priorité sur piste cyclable séparée, puis bande cyclable, circulation mixte (si trafic < 4000/j et 30km/h), vélorue, chaussée à voie centrale banalisée, double sens cyclable.

Tableau Cerema
d'aide
à la décision

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



18. Diffuser largement les référentiels techniques sur les aménagements de voirie et leurs usages

Notamment les descriptifs et caractéristiques d'usage des **aménagements ponctuels de sécurité** réalisés sous forme de surélévations de chaussée, écluses, chicanes, zones 30, zones de rencontre, chaussées à voie centrale banalisée, vélorue, double sens cyclable.

Intégrer ces connaissances dans les **modules d'apprentissage du permis de conduire** et les **formations techniques des gestionnaires de voirie**, pour éviter les comportements dangereux ou les défauts d'aménagement, sources de conflits d'usage.

19. Sur les voies rapides et autoroutes, rappeler la nécessité de respecter les inter-distances de sécurité entre les véhicules

Et en particulier après un dépassement, de ne pas se rabattre trop près du véhicule que l'on vient de dépasser.

Rappel des distances de sécurité sur l'autoroute :

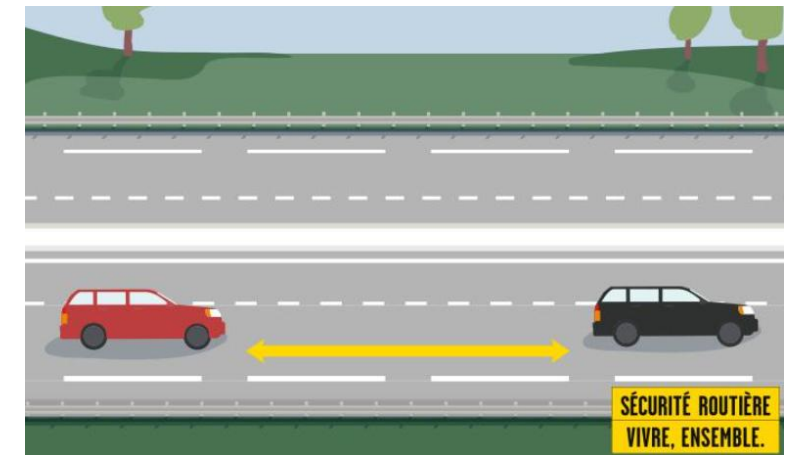
Le temps de réaction peut varier, généralement de 1 à 2 secondes.

La distance d'arrêt augmente avec des facteurs à risque, la vitesse ou l'alcool, la fatigue.

1 trait = danger. 2 traits, au moins = sécurité.

Règle du Code de la route :

l'intervalle de sécurité minimum à ménager avec le véhicule qui précède est la distance parcouru en 2 secondes.



20. Sur voies rapides et autoroutes, développer et contrôler la régulation adaptative des vitesses autorisées, en fonction du trafic

par panneau de signalisation et système de contrôle embarqué.

Quels sont les effets de la régulation dynamique des vitesses ?

Elle permet :

- d'améliorer la sécurité des usagers en limitant le nombre d'accidents/incidents, notamment dus aux changements de files et à la circulation « en accordéon » ;
- de diminuer les effets polluants du trafic sur l'environnement;
- de retarder et réduire l'apparition des congestions ;
- de mieux maîtriser les temps de parcours notamment aux heures de pointe.





Annexes : Données complémentaires de sécurité routière

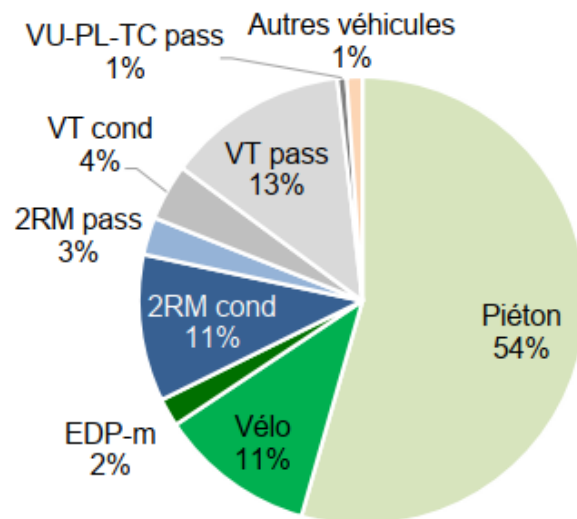
Répartition des tués présumés responsables ou non responsables

En agglo

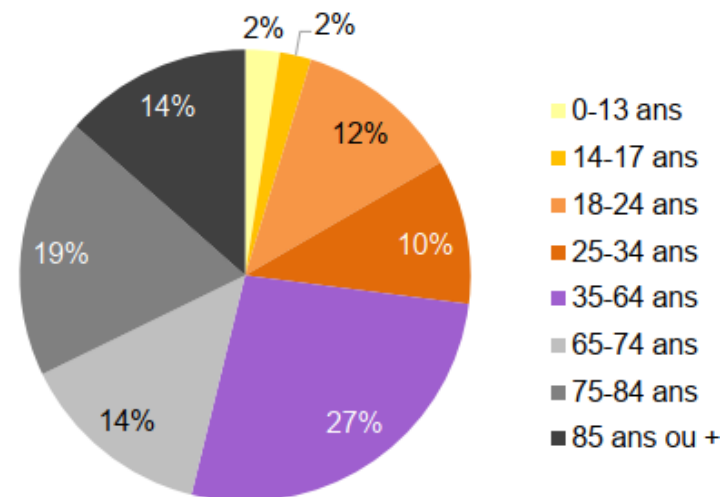
444 tués non responsables

1060 tués responsables

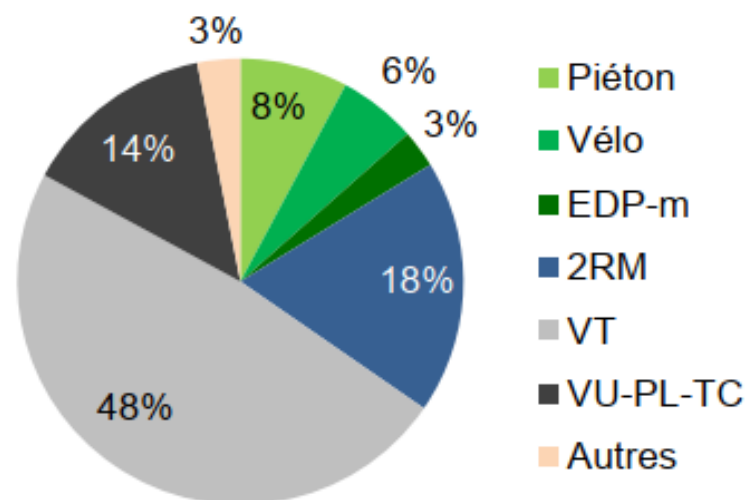
Tués non présumés responsables par mode en agglomération en 2024



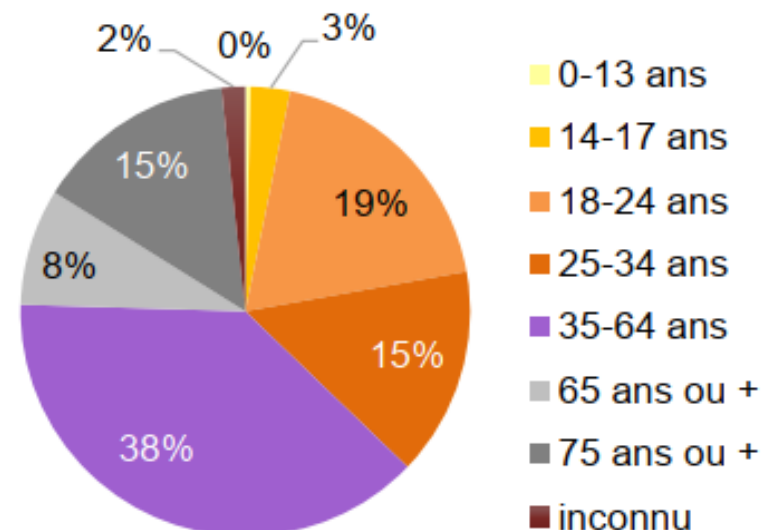
Tués non présumés responsables par âge en agglomération en 2024



Présumés responsables par mode en agglomération en 2024



Présumés responsables par âge en agglomération en 2024



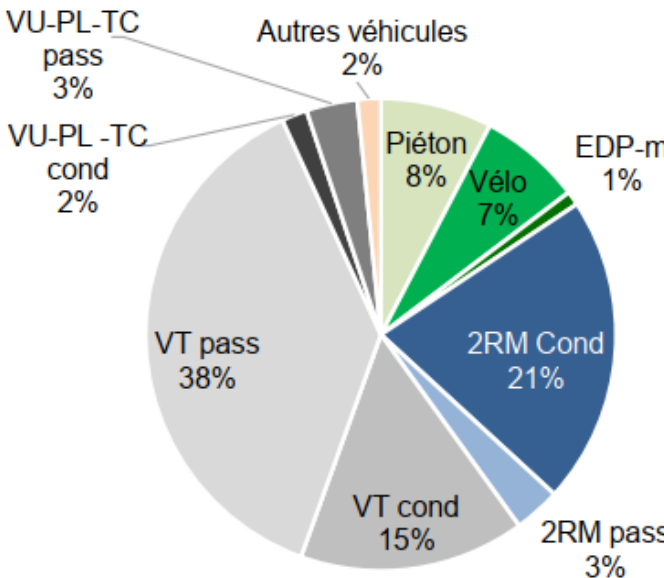
Répartition des tués présumés responsables ou non responsables

Hors agglo

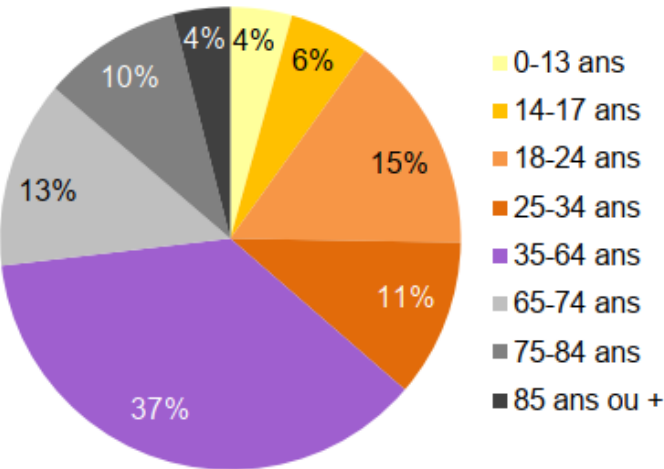
625 tués non responsables

1858 tués responsables

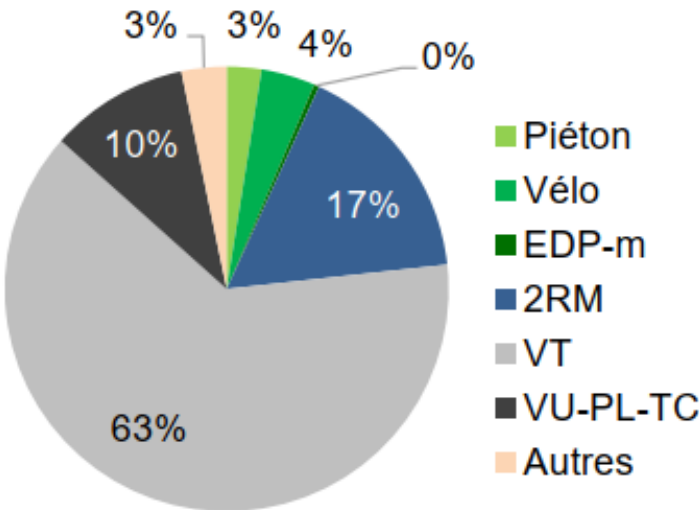
Tués non présumés responsables par mode hors agglomération en 2024



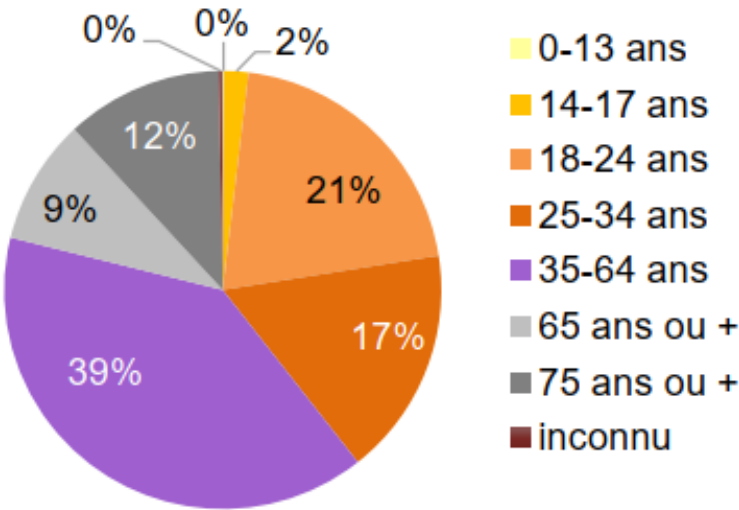
Tués non présumés responsables par âge hors agglomération en 2024



Présumés responsables par mode hors agglomération en 2024

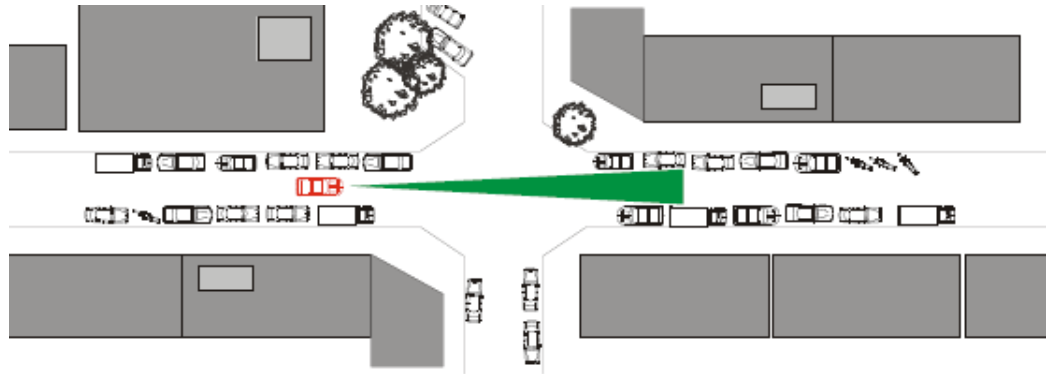


Présumés responsables par âge hors agglomération en 2024

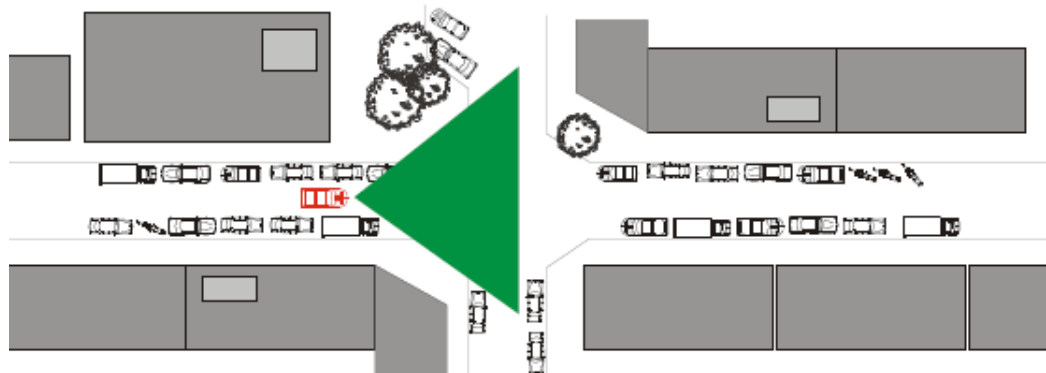


Le 30 km/h en ville, cône de visibilité et distances de freinage à 50km/h ou 30km/h

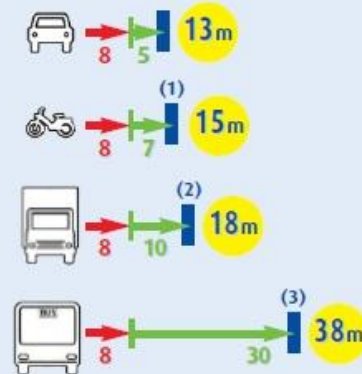
A 50 km/h



A 30 km/h



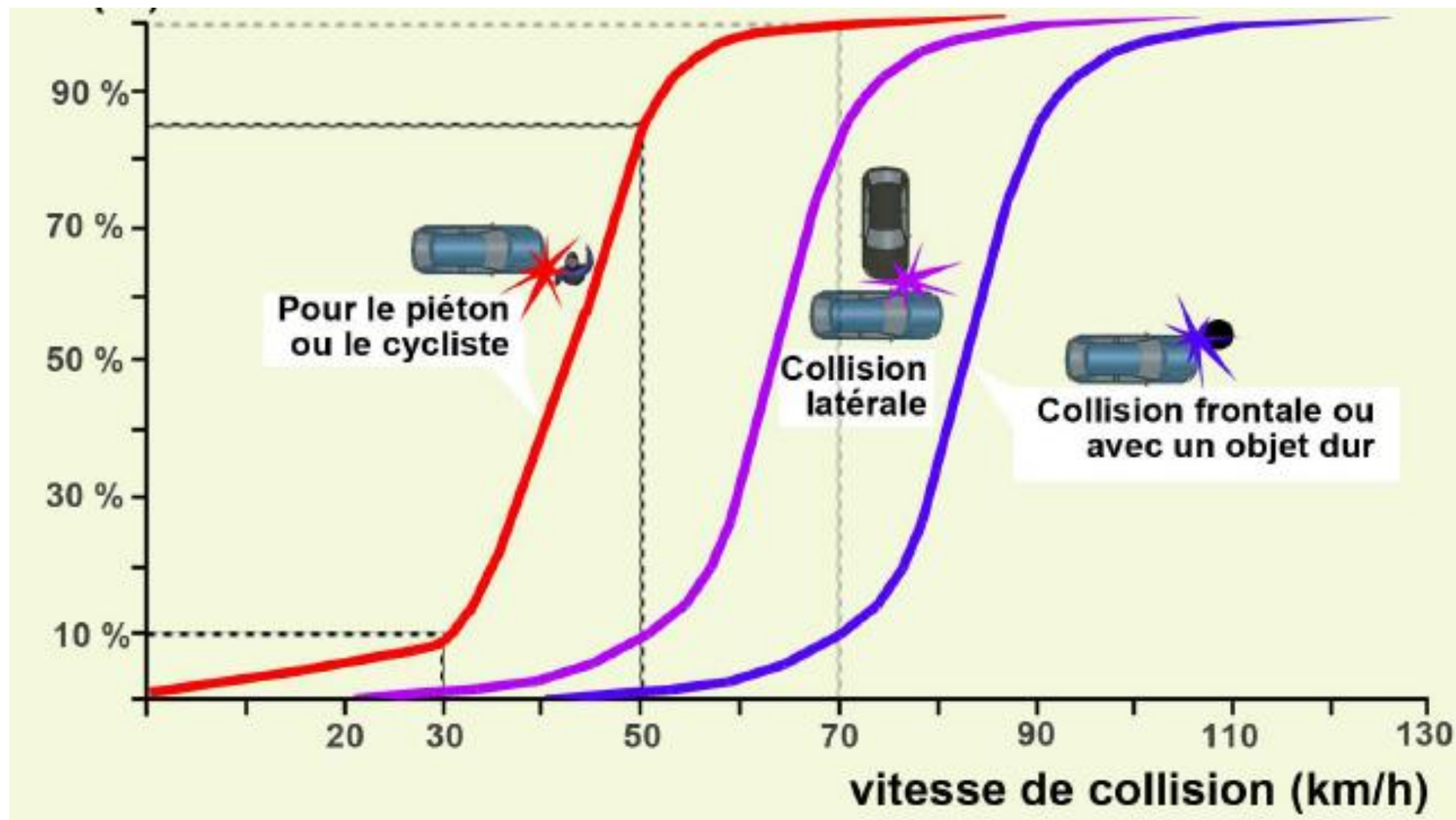
• Les distances d'arrêt à 30 km/h
(*réaction* + *freinage* sur chaussée sèche)



• Les distances d'arrêt à 50 km/h
(*réaction* + *freinage* sur chaussée sèche)



Vitesses, collisions et risques de décès en % / vitesse



Risques d'être tués ou blessés graves / âge / temps de déplacement / mode de déplacement

	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble
5-13 ans	0,4	2,0	2,6	0,2	0,3
14-17 ans	0,7	0,9	66,4	1,1	1,4
18-24 ans	2,0	8,8	63,4	3,8	4,2
25-34 ans	1,4	3,9	110,6	1,9	2,9
35-44 ans	1,6	2,4	43,7	0,8	1,4
45-54 ans	2,3	3,5	33,2	1,0	1,8
55-64 ans	1,2	11,5	21,6	0,9	1,7
65-74 ans	1,7	11,8	24,5	1,5	2,0
75 ans et +	6,7	30,9	78,0	6,0	6,4
Homme	2,6	7,5	44,2	2,1	3,3
Femme	1,5	2,7	27,7	0,9	1,0
Ensemble	2,0	6,2	42,3	1,5	2,2

Tués / Md min

	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble
5-13 ans	10,4	68,2	109,0	1,9	5,3
14-17 ans	9,0	38,8	1 471,4	7,8	22,8
18-24 ans	11,6	149,6	505,0	13,8	21,5
25-34 ans	7,1	79,3	706,0	6,5	14,5
35-44 ans	5,9	39,6	285,2	2,9	7,1
45-54 ans	10,7	89,5	242,7	3,3	10,2
55-64 ans	6,3	88,7	118,1	2,7	7,5
65-74 ans	8,9	94,7	157,2	4,3	8,5
75 ans et +	18,5	184,9	589,6	9,6	15,1
Homme	10,7	88,4	326,9	5,7	15,9
Femme	8,5	44,6	303,5	3,8	5,8
Ensemble	9,5	76,2	324,3	4,8	11,0

Blessés graves / Md min

Comité expert CNSR 2019

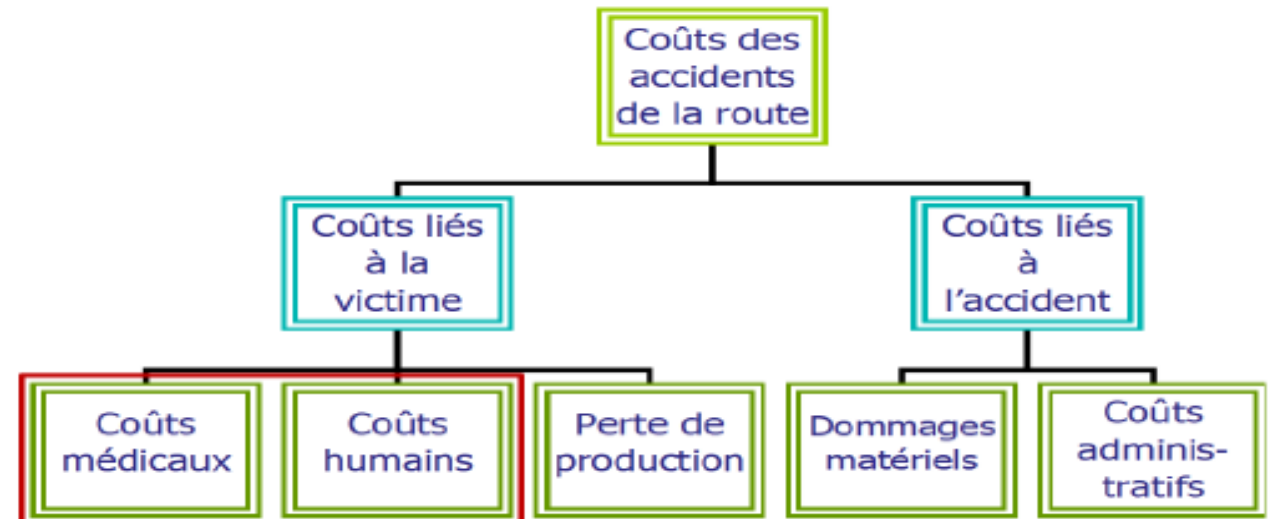
Les coûts de l'insécurité routière

Valeurs tutélaires de l'insécurité routière (2021)

- 3,5 M€ pour une personne tuée
- 450 000 € pour un blessé hospitalisé > 24h
- 18 000 € pour un blessé léger
- 5 500 € pour les dégâts matériels (accident corporel ou matériel)

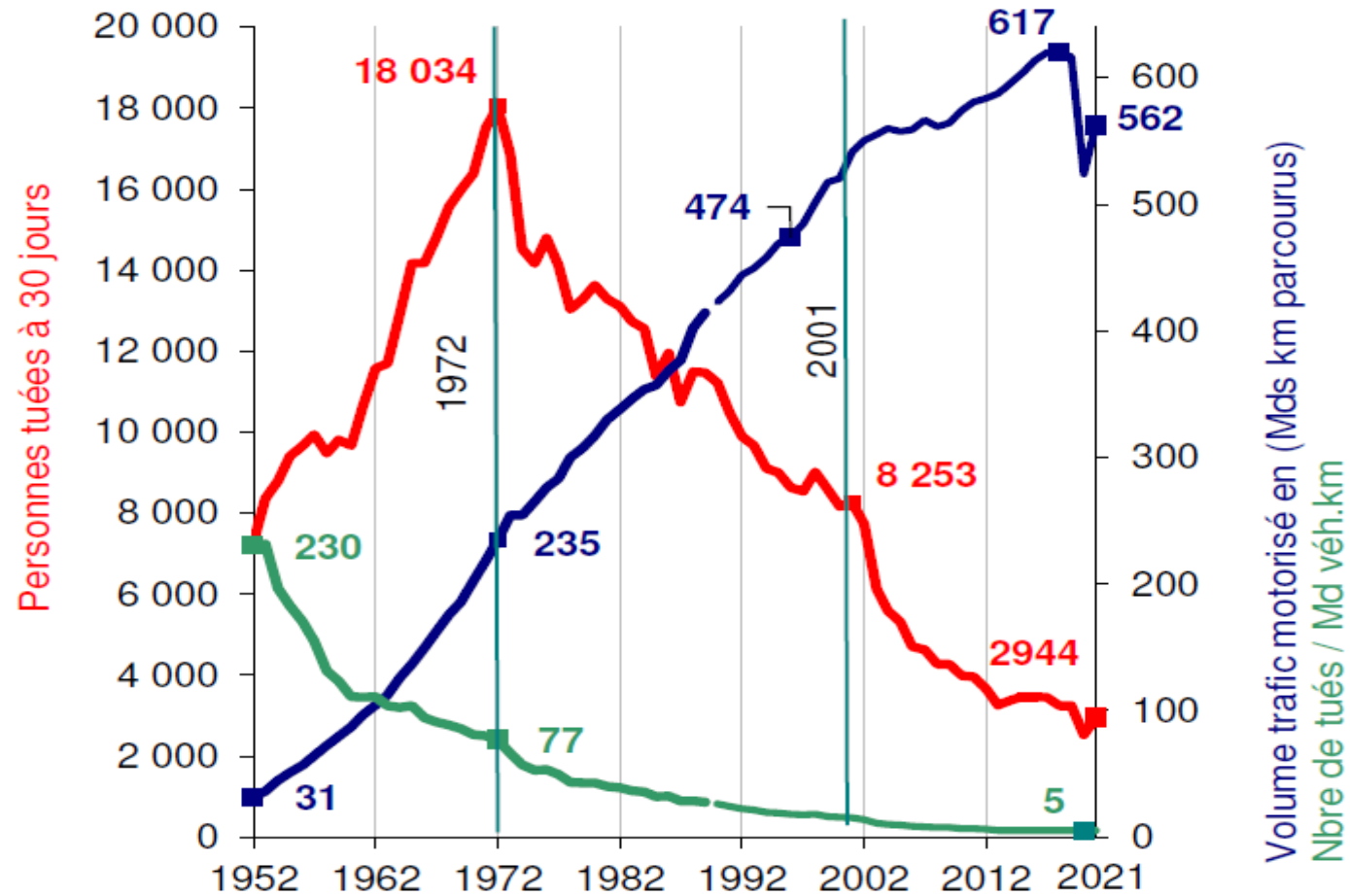
(évaluation socio-économique selon instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport)

Décomposition des coûts des accidents de la route



Source : Projet Européen "Safetycube", 2017.

Rappel évolution de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2021



Les risques du téléphone au volant

SMS et conduite d'un véhicule

5 secondes = temps de distraction

80 mètres = distance parcourue à 50 km/h en 5 secondes

Risque X 23 = **facteur de surrisque d'accident en situation de rédaction d'un SMS**

Conversation téléphonique au volant

50 % = perte de perception de la route

40 mètres = distance supplémentaire parcourue en cas de situation d'urgence, avec un tél au volant

Risque X 3 = **facteur de surrisque d'accident en situation de conversation téléphonique**

Localisation des accidents

Les routes parcourues chaque jour sont les plus dangereuses,

2 accidents de la route sur 3 surviennent à moins de 10 km du domicile.

ONISR 2022 - Comité interministériel de la sécurité routière 17 juillet 2023.



**Rue de l'Avenir,
pour une ville **plus sûre**,
plus solidaire,
plus agréable à vivre !**

