

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

1/4

Une aggravation alarmante des résultats de l'insécurité routière en 2025, après plusieurs années de stagnation mortifère.

Le bilan 2025 de la Sécurité Routière indique une aggravation de l'insécurité des routes et des rues, après plusieurs années de stagnation inquiétante de l'accidentalité.

Rue de l'Avenir relève, en particulier, 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.

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



Rue de l'Avenir appelle les partenaires de la Sécurité Routière, l'État, les collectivités locales, et tous les acteurs des mobilités 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.

Les vingt propositions ci-dessous doivent pouvoir être mises en œuvre sur la période 2026-2032, pour réduire effectivement le nombre de victimes sur les routes et les rues, en territoires urbains ou ruraux. Certaines de ces propositions concernent particulièrement les collectivités locales, qui pourraient les prendre en compte dans leurs programmes d'action.

Un constat alarmant pour les piétons et les cyclistes

815 usagers vulnérables ont été tués en 2025 (25% du total des victimes) : 501 piétons (+45 tués/2024), 234 cyclistes (+10 tués/2024), 80 conducteurs de trottinettes(+35 tués/2024).

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

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

Un besoin important de communication

Le message "zéro tué, zéro blessé grave", doit être initié, pour être efficace, en priorité 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.

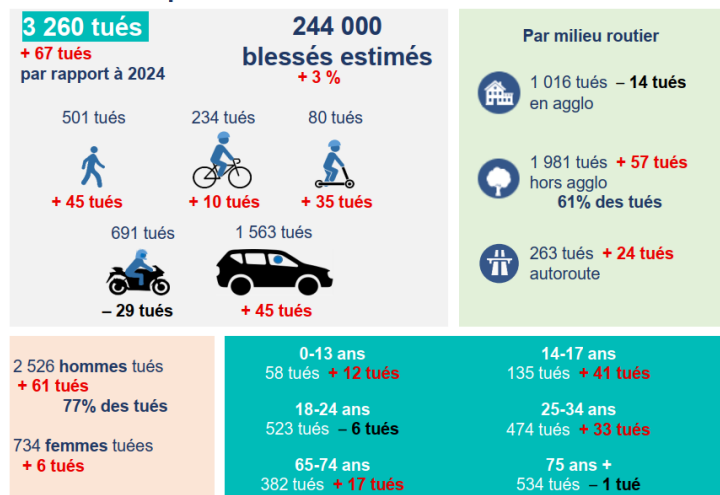
3260 tués et 16 600 blessés ont été dénombrés en 2025. Ils concernent au total plus de 300 000 victimes et proches familiaux, confrontés aux drames et aux conséquences des excès routiers.

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

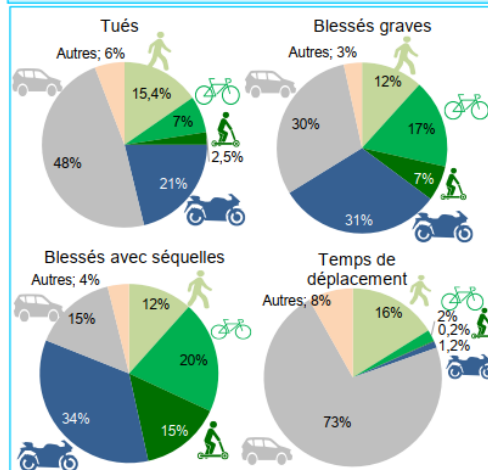
2/4

Éléments du bilan 2025 de l'insécurité routière – ONISR Janvier 2026

France métropolitaine



Répartition par mode de déplacement en 2025p



Sources : ONISR données provisoires 2025
SDES, Enquête Mobilité des Personnes 2019

A) Prendre des mesures globales destinées à communiquer et mobiliser les citoyens, réglementer, contrôler efficacement, adapter et aménager l'espace public, pour réduire l'insécurité routière !

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.
2. Promouvoir le 30 km/h en ville.
L'impact aggravant de la vitesse est largement reconnu. Le développement du 30km/h en ville est un levier majeur pour rendre la rue 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.
3. Soutenir la mise en place d'une « Journée ou d'une Semaine annuelle de la sécurité routière ».
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.

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

3/4

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 / brevet de sécurité routière / 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...). Généraliser dans les écoles le « savoir rouler à vélo » et mettre en place un « être piéton en sécurité ».
5. 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 et hors agglomération.
6. 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.

B) Des mesures spécifiques pour garantir l'équité et la protection de tous les usagers des routes et rues, adaptées aux mobilités d'aujourd'hui, contrôlées et sanctionnées en cas de non-respect.

7. Interdire dans le code de la route, le dépassement au niveau des passages piétons et équiper si possible les traversées d'îlot séparateur. 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 des parvis d'école et des itinéraires principaux d'accès aux établissements scolaires. Développer les rues scolaires, fermées à la circulation aux heures d'entrée et de sortie d'école, et 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 zone 30.
Préconiser des aménagements, même légers, adaptés au respect de la vitesse de circulation maxi de 20km/h en zone de rencontre ou 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. Dans le cas de traversées piétonnes équipées de signalisation lumineuse tricolore (SLT), calculer les temps de « figurine verte » nécessaires à la traversée des piétons sur la base d'une vitesse de déplacement à pied maxi de 0,80m/seconde, pour tenir compte des personnes âgées ou à mobilité réduite, des familles et des enfants (et non 1m/seconde).

11. 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 et équiper si possible les traversées 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. 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.
Ré-autoriser les feux à éclats, développer les feux de signalisation obligatoires à vélo, et standardiser les modèles et niveaux de service attendus.
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.
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% des tués en 2025 / 1,2 % des temps de déplacement).
15. 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. Développer rétroviseurs et portières vitrées anti « angles morts ».
16. Intégrer lors des réaménagements de voirie urbaine, la création d'un trottoir de 1,80 m de largeur qui permette d'améliorer les conditions de déplacements en sécurité des piétons. Réduire, ou supprimer si besoin, le stationnement existant en cas d'emprise réduite.
17. Intégrer lors des réaménagements de voirie urbaine, un itinéraire cyclable sécurisé : En priorité sur piste cyclable séparée, bande cyclable, circulation mixte (si trafic < 4000/j et 30km/h), chaussée à voie centrale banalisée, double sens cyclable.
18. Diffuser largement les référentiels techniques sur les aménagements de voirie.
Notamment les surélévations, écluses, zones 30, zones de rencontre, chaussées à voie centrale banalisée, vélorues, double sens cyclable, 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.
20. Sur les voies rapides et autoroutes, développer la régulation adaptative des vitesses autorisées en fonction du trafic, par panneau de signalisation ou système embarqué.