

Sécurité routière

Sur la route, piétons, vélos et trottinettes trop exposés

En 2025, la mortalité routière est repartie à la hausse, avec 3 260 décès dans l'Hexagone, soit 67 tués de plus qu'en 2024. L'augmentation est forte notamment pour les piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinettes.

La mortalité routière a connu un nouveau rebond en 2025, après une légère augmentation en 2024. L'an passé, 3 260 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine, soit 67 tués de plus qu'en 2024 (+2,1 %), et 253 décès ont eu lieu en Outre-Mer (+6 %). « Le constat est clair, les chiffres sont moins bons », a convenu Marie-Pierre Vedrenne, ministre déléguée auprès du ministre de l'Intérieur, vendredi, mettant en avant des facteurs comportementaux comme la vitesse, l'alcool ou les stupéfiants. « Au-delà des statistiques, il ya des vies brisées et des familles endeuillées. » 244 000 personnes ont été blessées en 2025 (+3,4 %), dont 16 600 l'ont été grièvement (+4 %). Estelle Balit, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, a appelé à un « sursaut collectif ».

Prévention et partage de la route

L'ensemble des modes de déplacement ont connu une hausse des accidents mortels, à l'exception notable des deux-roues motorisés (691 tués, -29 par rapport à 2024). Mais la situation des usagers vulnérables, piétons mais aussi vélos, trottinettes ou deux-roues motorisés, dont la

pratique a augmenté en agglomération, inquiète particulièrement. Ils représentent désormais près d'un mort sur deux sur les routes et 66 % des blessés graves.

Un enjeu des élections municipales

La hausse est particulièrement marquée pour les piétons (+ 45 morts par rapport à 2024), les cyclistes (+ 10 morts) et la catégorie des utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm). Ces usagers de trottinettes, gyro-podes ou draisiniennes sont victimes en plus grand nombre (80 morts, + 35), 1 100 utilisateurs d'EDPm ont été grièvement blessés, un chiffre en augmentation de 33 % sur un an. « On doit lutter contre l'image de la trottinette comme un jouet. Elle entraîne de nombreux blessés sur la voie publique », rappelle Estelle Balit. L'ancienne contrôleur générale de la police insiste sur l'importance des équipements de sécurité – « 50 % des cyclistes décédés ont succombé à un choc à la tête » – mais aussi sur le partage de la route : « Il faut garantir des espaces sécurisés pour que chacun ait sa place. »



Les cyclistes et des usagers de trottinettes représentent 9 % de la mortalité routière et 24 % des blessés graves pour 2 % des temps de déplacement. Photo Sipa/Patrick Siccoli

Dans le détail, les véhicules motorisés apparaissent clairement comme le principal danger pour les usagers vulnérables. Sur 501 piétons décédés, 300 ont été percutés par une voiture, 149 par un poids lourd, 16 par une moto ou un scooter, un par une trottinette et un par un vélo. Du côté des 234 cyclistes décédés, 75 sont morts dans une collision avec une voiture et 41 dans un choc avec un camion, tandis que 93 ont succombé à une chute sans tiers impliqué.

À quelques semaines des élections municipales (15 et 22 mars), plusieurs associations se mobilisent pour faire de la sécurité des plus fragiles un enjeu du scrutin.

Dans une tribune, l'association 60 millions de piétons interpelle les candidats : « Vous avez des choix déterminants à faire pour les six prochaines années. Ayez à l'esprit qu'ils sont tous piétons. C'est le point d'union de tous les électeurs de la commune. »

• Arthur Sautrel

Et aussi ► Protoxyde d'azote: « priorité d'action »

La Sécurité routière a dénoncé les « trop nombreux » accidents causés par l'usage de protoxyde d'azote. Ce « gaz hilarant », utilisé notamment en cuisine ou en médecine, est détourné pour un effet euphorisant. « Il y a urgence à agir », clame Marie-Pierre Vedrenne, qui évoque un « fléau que le gouvernement a érigé en priorité d'action » en 2026. La ministre déléguée auprès du ministre de l'Intérieur a annoncé une adaptation à venir

de la législation, une prévention ciblée ainsi qu'une coopération renforcée avec l'Éducation nationale et les acteurs de santé.

En situation de conduite, la prise de « proto » entraîne une perte de coordination et une perception altérée des distances. « Conduire sous protoxyde d'azote, c'est comme conduire les yeux fermés », résume Estelle Balit, déléguée interministérielle à la Sécurité routière.