

Bruxelles, le 19 février 2026  
(OR. en)

6516/26  
ADD 10

TRANS 86

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,  
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 13 février 2026

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de  
l'Union européenne

---

Objet: DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION  
Suivi des progrès réalisés en matière de sécurité routière dans l'UE -  
France  
accompagnant le document:  
COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT  
EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL  
EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS  
Rapport à mi-parcours sur la mise en œuvre du cadre politique de l'UE  
en matière de sécurité routière

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2026) 42 final.

---

p.j.: SWD(2026) 42 final

Bruxelles, le 13.2.2026  
SWD(2026) 42 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**Suivi des progrès réalisés en matière de sécurité routière dans l'UE - France**

*accompagnant le document:*

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU  
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ  
DES RÉGIONS**

**Rapport à mi-parcours sur la mise en œuvre du cadre politique de l'UE en matière de  
sécurité routière**

{COM(2026) 77 final} - {SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} -  
{SWD(2026) 35 final} - {SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} -  
{SWD(2026) 38 final} - {SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} -  
{SWD(2026) 41 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -  
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -  
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -  
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -  
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -  
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

## Table des matières

1.	Résumé.....	2
2.	Stratégie et mesures en matière de sécurité routière.....	2
2.1.	Stratégie pour la sécurité routière.....	2
2.2.	Gouvernance en matière de sécurité routière.....	2
2.3.	Principaux problèmes de sécurité.....	3
2.4.	Mesures de sécurité routière.....	3
3.	Progrès en matière de sécurité routière.....	4
3.1.	Résultats en matière de sécurité routière.....	4
3.2.	Indicateurs de performance en matière de sécurité.....	7
4.	Suivi de la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière.....	9
4.1.	Avancement de la mise en œuvre.....	9
4.2.	Bonnes pratiques.....	9
4.3.	Lacunes.....	9
5.	Conclusions et recommandations.....	9

# France

## 1. Résumé

En 2024, avec 48 décès sur les routes par million d'habitants, la France affiche une mortalité routière **supérieure à la moyenne de l'Union** (45). Par rapport à 2019, le nombre de tués sur les routes a diminué de 2 %. En 2023, le nombre de blessés graves enregistrés était légèrement inférieur à celui de 2019. Par rapport à la moyenne de l'Union, la répartition des décès en France montre une proportion relativement élevée de décès sur les routes rurales et de décès chez les conducteurs de deux-roues motorisés.

La France s'est fixé pour **objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves sur les routes d'ici à 2030** par rapport à 2019. En outre, 38 mesures clés en matière de sécurité routière sont incluses dans la dernière feuille de route approuvée par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en 2023, qui sont regroupées en sept priorités en matière de sécurité routière.

D'après les dernières données disponibles pour 2024, qui montrent des progrès lents depuis 2019, il semble que la France doive prendre des mesures sur plusieurs fronts si elle veut atteindre ses objectifs ambitieux de réduction de moitié du nombre de décès et de blessés graves sur les routes d'ici à 2030.

## 2. Stratégie et mesures en matière de sécurité routière

### 2.1. Stratégie pour la sécurité routière

En France, les priorités à traiter en matière de sécurité routière sont annoncées lors de chaque réunion du CISR, qui réunit les ministres sous la direction du Premier ministre. La dernière, intitulée «**Circuler en sécurité et en sérénité sur les routes de France**», était la feuille de route adoptée en juillet 2023.

La France a approuvé l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves d'ici à 2030, ainsi que le concept de «zéro décès sur les routes d'ici à 2050» défini dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière.

**Tableau 11.1.** Plan national de sécurité routière

France	
Calendrier	2021-2030
Autorité principale	Premier ministre, qui préside le CISR
Lien	<a href="https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-de-securite-routiere/les-comites-interministeriels-de-securite-routiere">https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-de-securite-routiere/les-comites-interministeriels-de-securite-routiere</a>

### 2.2. Gouvernance en matière de sécurité routière

Le CISR, le Conseil national pour la sécurité routière (CNSR) et le ministère de l'intérieur par l'intermédiaire de la Délégation à la sécurité routière (DSR) sont responsables de l'**élaboration des plans d'action nationaux pour la sécurité routière**. Le CISR est l'organe responsable de la prise de décision globale en matière de sécurité routière, tandis que le CNSR associe toutes les parties prenantes et formule des propositions visant à améliorer la sécurité routière.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISIR) est chargé du **suiti de l'évolution de la sécurité routière** dans le pays. Plus précisément, il est responsable de la base de données sur les accidents de la circulation et de l'évaluation des politiques de sécurité routière dans le pays.

### 2.3. Principaux problèmes de sécurité

Au regard des priorités définies dans la liste des priorités pour 2023 et sur la base des statistiques d'accidents pour la période 2013-2022, les principaux problèmes sont les suivants:

- l'augmentation du nombre de **blessés graves** (16 000 en 2022);
- en 2022, 24 % des décès sur les routes concernaient des **piétons, des cyclistes et des utilisateurs d'appareils de mobilité personnelle**. Au cours de la période 2013-2022, alors que le nombre total de blessés graves est resté stable, le nombre de blessés graves parmi ces usagers de la route a augmenté de 19 %;
- **la vitesse excessive ou inappropriée, la consommation d'alcool et la conduite sous l'emprise de stupéfiants comptent parmi les principales causes d'accidents mortels** pour toutes les tranches d'âge;
- l'observation des facteurs à l'origine des accidents mortels chez les hommes âgés de 18 à 34 ans (qui sont les plus susceptibles d'être responsables d'accidents mortels) montre que la vitesse, l'alcool et les drogues sont très souvent en cause.

### 2.4. Mesures de sécurité routière

Au total, **38 nouvelles mesures clés en matière de sécurité routière**, réparties en **sept priorités**, ont été définies par la France<sup>1</sup>. En outre, la France s'appuie sur les travaux existants et les mesures déjà en place afin d'atteindre l'objectif «Vision Zéro». Parmi les mesures existantes efficaces, on peut citer les points sur le permis de conduire, les radars, les poursuites rapides et les sanctions plus sévères.

**Tableau 11.2.** Priorités en matière de sécurité routière et nombre d'activités

Priorité	Activités
1. Éduquer pour mieux partager la route	5
2. Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite	2
3. Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes	8
4. S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes	6
5. Lutter contre les comportements les plus dangereux	8
6. Simplifier la vie des usagers de la route	5
7. Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer	4

<sup>1</sup> <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2023-10/2023%2007%2016%20CISR%20Press%20kit%20in%20ENG.pdf>.

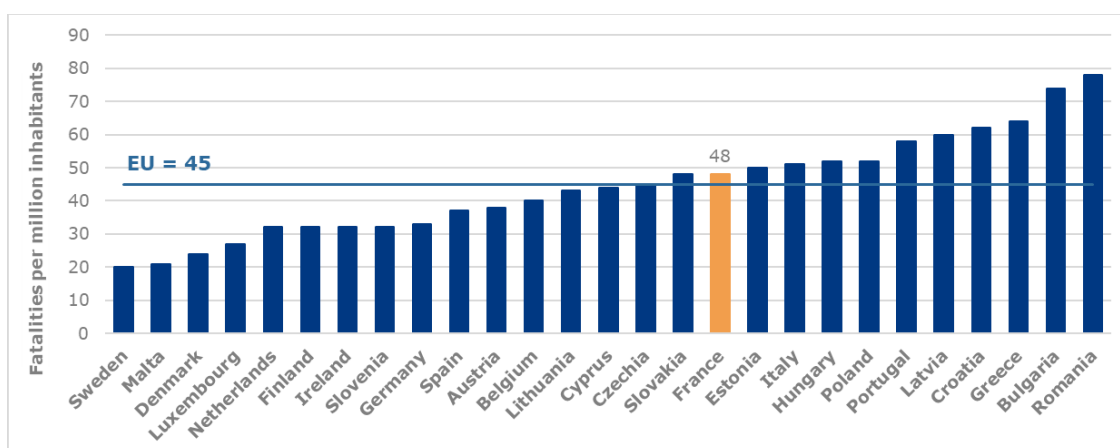
### 3. Progrès en matière de sécurité routière

#### 3.1. Résultats en matière de sécurité routière

D’après les données pour 2024, la France se classait au **17<sup>e</sup> rang des 27 pays** de l’Union en termes de nombre de décès par million d’habitants. En effet, 48 décès sur les routes par million d’habitants ont été enregistrés cette année-là, ce qui est supérieur à la moyenne de l’Union (45).

La France dispose de données MAIS3+ sur les blessés graves<sup>2</sup>. Selon les dernières données disponibles, en 2022, 15 956 personnes ont été gravement blessées dans des accidents de la route, soit une légère baisse de 2 % par rapport à 2019.

**Figure 11.1.** Taux de mortalité par pays, 2024

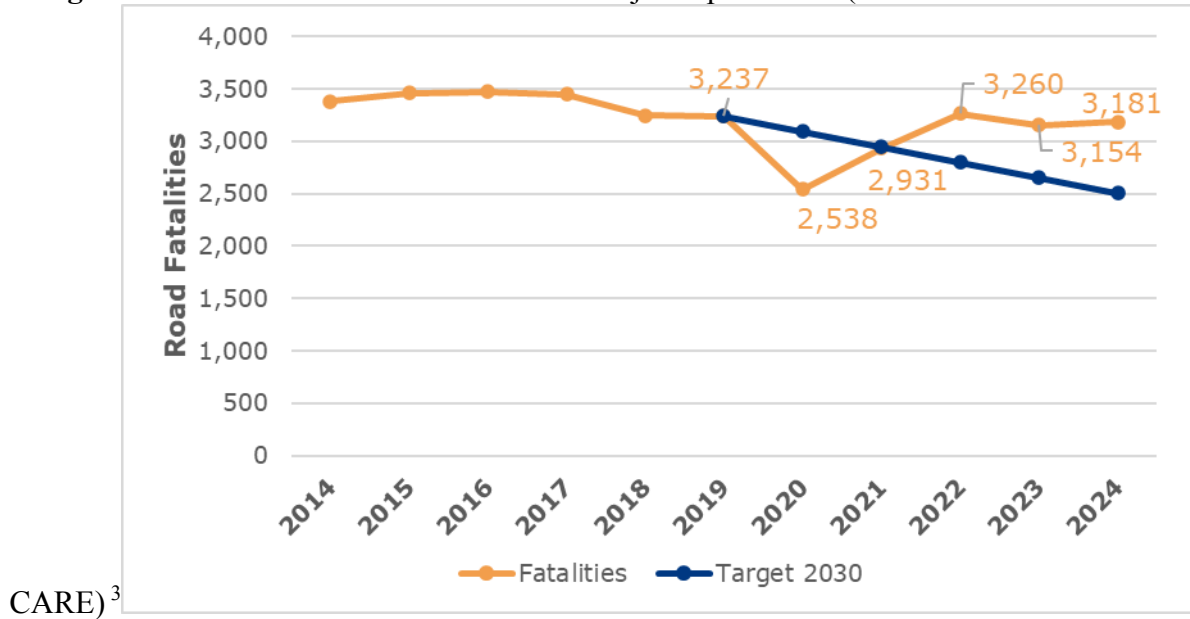


Sources: CARE (base de données sur les accidents de la route); données démographiques provenant d’Eurostat (code de données en ligne [demo\\_pjan](#)).

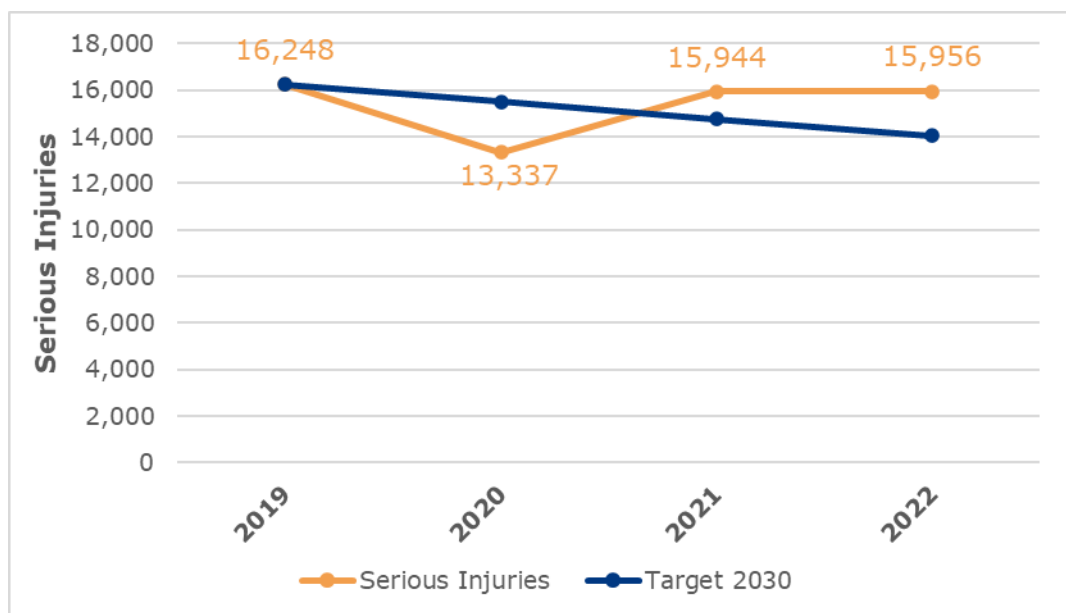
Par rapport à 2019, le nombre de décès n’a diminué que de 2 % en 2024 et le nombre de blessés graves a diminué de 2 % en 2023. Par conséquent, la France **ne semble actuellement pas en mesure d’atteindre les objectifs fixés pour 2030, à savoir réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves sur les routes.**

<sup>2</sup> Commission européenne (2024), Facts & Figures – Serious injuries. Observatoire européen de la sécurité routière. Bruxelles, Commission européenne, direction générale des transports.

**Figure 11.2.** Nombre de tués sur la route et objectif pour 2030 (source: base de données



**Figure 11.3.** Nombre de blessés graves sur la route et objectif pour 2030 (source: ERSO, Facts & Figures – Serious Injuries)<sup>3</sup>



Par rapport à la moyenne européenne, la répartition des décès en France montre une forte proportion de décès impliquant des deux-roues motorisés (DRM) ou survenant sur les routes rurales<sup>4</sup>. En effet, les décès enregistrés sur les routes rurales représentent 60 % de tous les tués sur les routes en 2024 et les décès de conducteurs de deux-roues motorisés 23 %.

<sup>3</sup> Il convient de noter que la pandémie mondiale de COVID-19 a eu une incidence sur les données CARE concernant 2020 et 2021 pour de nombreux pays européens. Les volumes de trafic ont fortement diminué pendant la pandémie en raison des restrictions de circulation, ce qui a entraîné une baisse significative du nombre d'accidents de la route et de décès.

<sup>4</sup> Commission européenne (2023), Profil pays - France. Observatoire de la sécurité routière. Bruxelles, Commission européenne, direction générale des transports.

Un aperçu de l'évolution du nombre de tués sur les routes au cours de la période 2019-2024 (année pour laquelle les données les plus récentes sont disponibles) est présenté ci-dessous pour différents types de routes, d'accidents et d'usagers de la route. Dans l'ensemble, en France, le nombre de tués sur les routes a diminué pour presque tous les groupes examinés ci-dessous, à l'exception des décès survenus dans les accidents impliquant un seul véhicule et parmi les cyclistes. La plus forte baisse du nombre de décès a été enregistrée sur les autoroutes (8 %), tandis que la baisse globale était de 2 %. En revanche, le nombre de cyclistes tués sur les routes a augmenté de 20 %.

En ce qui concerne les blessés graves, la plus forte baisse entre 2019 et 2022 (les données détaillées pour 2023 ne sont pas encore disponibles) a été enregistrée chez les piétons (14 %), tandis que le nombre de cyclistes gravement blessés a augmenté de 14 % au cours de la même période.

**Tableau 11.3.** Évolution du nombre de tués sur les routes, 2019-2024

Décès	2019	2024	% en 2024	variation en% 2019-2024
Nombre total de tués sur les routes	3 237	3 181	–	-2 %
En zones urbaines	1 034	1 020	32 %	-1 %
Hors zones urbaines	1 943	1 923	60 %	-1 %
Autoroutes	260	238	7 %	-8 %
Accidents impliquant un seul véhicule	1 308	1 311	41 %	0 %
Accidents impliquant plusieurs véhicules	1 479	1 449	46 %	-2 %
Occupants d'une voiture	1 622	1 518	48 %	-6 %
Conducteur de DRM	749	720	23 %	-4 %
Cyclistes	187	224	7 %	+20 %
Piétons	476	444	14 %	-7 %

**Tableau 11.4.** Évolution du nombre de blessés graves, 2019-2022<sup>5</sup>

Blessés graves	2019	2022	% en 2022	variation en% 2019-2022
Nombre total de blessés graves	16 248	15 956	–	-2 %
En zones urbaines	s.o.	s.o.	–	–
Hors zones urbaines	s.o.	s.o.	–	–
Autoroutes	s.o.	s.o.	–	–
Accidents impliquant un seul véhicule	s.o.	s.o.	–	–
Accidents impliquant plusieurs véhicules	s.o.	s.o.	–	–
Occupants d'une voiture	5 173	4 807	30 %	-7 %
Conducteur de DRM	5 742	5 346	34 %	-7 %

<sup>5</sup> Données MAIS3+. Source: ERSO, Facts & Figures – Serious Injuries.

Blessés graves	2019	2022	% en 2022	variation en% 2019-2022
Cyclistes	2 314	2 628	16 %	+14 %
Piétons	2 315	1,996	13 %	-14 %

### 3.2. Indicateurs de performance en matière de sécurité

En France, l'utilisation des ceintures de sécurité par les occupants des voitures particulières est supérieure à la moyenne de l'Union, tant pour les sièges avant que pour les sièges arrière. La consommation d'alcool au volant déclarée par les conducteurs eux-mêmes est supérieure à la moyenne de l'Union. La France dispose d'un parc automobile plus récent que la moyenne de l'Union.

**Tableau 11.5.** Indicateurs de performance en matière de sécurité routière, 2022-2025 (source: ERSO, profils par pays)

	France		UE	
	2022	2025	2022	2025
<b>Excès de vitesse<sup>6</sup></b>				
% de voitures particulières circulant dans les limites de vitesse autorisées <sup>a</sup>				
Autoroutes	–	–	–	–
Routes rurales	–	–	–	–
Voies urbaines	–	–	–	–
<b>Taux d'utilisation de la ceinture de sécurité et du système de retenue pour enfants (%)<sup>a*,b</sup></b>				
Avant	98,0	97,2	93,1	92,4
Arrière	92,0	83,4	75,3	69,9
Systèmes de retenue pour enfants (observations en bord de route)	–	95,0	67,0	83,3
Systèmes de retenue pour enfants (inspections à bord des véhicules)	/	/	–	–
<b>Taux d'utilisation du casque (%)<sup>a</sup></b>				
Conducteur de DRM	98,0	–	97,0	97,6
Passager de DRM	–	–	94,4	97,0
Cycliste	–	–	37,8	34,5
<b>Conduite sous l'emprise de l'alcool<sup>c</sup> (autodéclarée)</b>				
% de conducteurs de voitures ayant conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours au-delà de la limite légale	15,6	–	11,8	11,8
<b>Distraction du conducteur<sup>a</sup></b>				
% de conducteurs n'utilisant pas d'appareil portable/de téléphone portable pendant la conduite	95,0	–	94,8	94,5
<b>Sécurité des véhicules</b>				
% de voitures particulières neuves avec 4 étoiles Euro NCAP et plus <sup>a</sup>	–	–	83,6	82,7
Âge moyen du parc de voitures particulières (en années) <sup>d</sup>	10,8	11,2	12,3	12,5

Sources: <sup>a</sup> Projets Baseline et Trendline, <sup>b</sup> ETSC (2022), <sup>c</sup> projet ESRA3 (2024), <sup>d</sup> ACEA (2024, 2025), Remarque:

<sup>6</sup> Il n'existe pas de moyenne pour l'Union en matière d'excès de vitesse, car les limitations légales varient d'un pays à l'autre, ce qui ne permet pas d'établir une comparaison directe.

\* Données 2025 pour les jours ouvrables uniquement

## 4. Suivi de la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière

Cette section se fonde sur l'autoévaluation fournie par le pays. La France n'ayant pas fourni d'autoévaluation, les sections ci-dessous sont laissées intentionnellement vides.

### 4.1. Avancement de la mise en œuvre

### 4.2. Bonnes pratiques

### 4.3. Lacunes

## 5. Conclusions et recommandations

Dans la liste des priorités de la France pour la période 2023-2030 figurent **les objectifs consistant à réduire de moitié le nombre de décès et le nombre de blessés graves sur les routes d'ici à 2030** par rapport à 2019. Au total, 38 mesures clés de sécurité routière, regroupées en sept priorités, sont prévues.

En 2024, avec 48 décès sur les routes par million d'habitants, la France se situait au-dessus de la moyenne européenne et occupait la **17<sup>e</sup> place sur les 27 pays de l'Union**. Par rapport à la moyenne européenne, la répartition des décès en France montre une proportion relativement élevée de décès impliquant des deux-roues motorisés (DRM) ou survenant sur les routes rurales.

D'après les données, entre 2019 et 2024, une baisse de 2 % du nombre de décès sur les routes a été enregistrée. Le nombre de blessés graves a diminué de 2 % entre 2019 et 2023. Par conséquent, il semble que la France doive mener des actions sur plusieurs fronts selon une approche fondée sur les risques si elle veut atteindre ses objectifs ambitieux de réduction de moitié du nombre de décès et de blessés graves sur les routes d'ici à 2030.