Les justifications des politiques de sécurité routière

I. Entrée en matière : définition

Une politique de sécurité routière coordonne prévention, formation, aménagement, protection, contrôle et secours pour réduire les morts et les blessures.

II. Cinq questions ouvertes

Progression : repérer → expliquer → appliquer → analyser → argumenter. Répondre avec ses propres mots avant de consulter le corrigé.

1. Quels dommages une politique de sécurité routière cherche-t-elle à réduire ?

.....

2. Quels leviers les pouvoirs publics peuvent-ils mobiliser ?

.....

3. Pourquoi protéger davantage les usagers vulnérables ?

.....

4. Comment évaluer une mesure avec les derniers chiffres de mortalité ?

.....

5. Comment argumenter une limitation locale contestée sans se contenter de citer la sanction ?

.....

À l'oral : illustrer chaque réponse par une situation de conduite et justifier le choix le plus sûr.

III. Réponses expliquées

COMPRENDRE EN IMAGES

DERNIER BILAN ANNUEL DÉFINITIF : 2025

3 515	3 263	252
Métropole + outre-mer	Métropole	Outre-mer

Septembre 2026 : 268 décès en métropole et 20 outre-mer (provisoires).

Le baromètre mensuel ne remplace pas le bilan annuel. Sources : ONISR, liens dans la fiche.

1	Décès, blessures, handicaps, souffrance des proches et conséquences sociales et économiques. Le bilan ne se limite pas aux véhicules endommagés.
2	Éducation, réglementation, infrastructures, sécurité des véhicules, contrôles et organisation des secours. Leur cohérence détermine une partie de leur efficacité.
3	Ils subissent fortement les conséquences d’une collision et disposent de moins de protection. Des espaces lisibles et des vitesses adaptées favorisent aussi leur mobilité.
4	Identifier année, territoire, statut définitif ou provisoire et dénominateur. Comparer des périodes comparables ; distinguer un nombre de décès d’un taux par million ou d’une part en pourcentage, puis tenir compte du trafic et du contexte.
5	Présenter les conflits, les usagers exposés et le résultat attendu, puis proposer un suivi des effets. Relier la mesure à un objectif de protection vérifiable.

IV. Tableau de synthèse

Situation / notion	Repère / action
Année 2025, définitif	3 515 décès : métropole et outre-mer
Métropole / outre-mer, 2025	3 263 / 252 décès
Septembre 2026, provisoire	268 en métropole / 20 outre-mer ; un seul mois

V. Réglementation et sanctions utiles

Une politique n’a pas de peine unique. Les sanctions sont un levier parmi d’autres et doivent correspondre à des infractions définies par les textes.

Les plafonds pénaux indiqués ne sont pas des peines automatiques. La qualification, les aggravations et les décisions des autorités déterminent les suites.

Sources pour vérifier et approfondir

ONISR - Bilan annuel définitif 2025 (publié en 2026)

ONISR - Septembre 2026, estimations provisoires

VI. Sensibilisation à la sécurité routière

Dernier bilan annuel définitif, ONISR 2025 : 3 515 décès en métropole et outre-mer, dont 3 263 en métropole et 252 outre-mer. Dernier baromètre publié : septembre 2026, 268 décès en métropole et 20 outre-mer, provisoires, données arrêtées au 7 octobre 2026.