La sécurité routière dans les pays de l'Union européenne

Synthèse

En 2006, ce sont plus de 45 000 personnes qui ont trouvé la mort sur les routes européennes.

Les résultats très différents d'un pays à l'autre peuvent s'expliquer entre autres par la démographie, le niveau de développement et la densité de l'habitat.

Par ailleurs les usagers les plus touchés varient avec les pays : les piétons sont surtout tués en Pologne ou au Royaume-Uni, les cyclistes aux Pays-Bas, les motocyclistes en Grèce, les automobilistes en Suède et en France. En revanche, quel que soit le pays, le risque d'être tué pour un motocycliste est plus élevé que pour un automobiliste.

L'Union européenne, c'est en 2006 (1) :

– 27 pays d'une superficie totale de 4 215 100 km² ;
– 493 millions de personnes ;
– un indice de fécondité de 1,5 enfant par femme (1,9 en France et 2,6 dans le monde entier) ;
– une espérance de vie à la naissance de 78 ans (67,3 ans dans le monde entier) ;
– un PIB de 22 600 $ par habitant en 2005 (7 160 $ dollars par habitant dans le monde entier et 35 200 $ par habitant aux Etats-Unis) ;
– 322,5 millions de véhicules en circulation en 2006.

En matière de sécurité routière, le bilan 2006 des vingt-sept pays de l'Union européenne montre que :

– 45 296 personnes ont trouvé la mort sur les routes, chiffre en baisse depuis 1990 ;
– 1 286 451 accidents corporels de la circulation se sont produits.

Les pays membres de l'Union européenne offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques (conditions climatiques et géographiques, etc.) et socio-économiques (composition du parc routier, densité et qualité du réseau routier, organisation du trafic, présence de trafic international et touristique, qualité de l'aménagement du territoire, concentration de la population, comportement et mentalité des usagers, niveau de vie, etc.).

I. Les définitions

Au niveau européen, seul le nombre de tués est rendu comparable d'un pays à l'autre. La définition internationale du tué, amendée lors de la Convention de Vienne de 1968, est la suivante : *« une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède dans les 30 jours qui suivent l'accident »*.

Depuis 1968, la plupart des pays de l'Union européenne ont petit à petit adopté la définition du tué à 30 jours. En 2005, seul le Portugal n'avait pas encore appliqué la nouvelle définition et gardait sa définition à 24 heures. Afin de se comparer aux autres pays européens, il utilise un coefficient

multiplicateur de 1,140. La France a adopté cette définition depuis le 1er janvier 2005, auparavant, elle comptabilisait les tués dans les six jours qui suivaient l'accident.

Pour les victimes non décédées, IRTAD a adopté en 2002 la définition d'hospitalisé : *« Victimes d'accidents admises comme patient dans un hôpital, tués exclus »*.

Actuellement, une petite moitié des pays européens ont adopté cette définition pour leur recueil national. En conséquence, il est impossible de communiquer le chiffre global des hospitalisés pour l'Europe entière.

II. Évolution provisoire 2006/2005

	Évolution 2006/2005		
	Accidents corporels	**Tués**	**Blessés**
Allemagne	– 3 %	– 5,0 %	– 3 %
Autriche	– 2 %	– 4,9 %	– 2 %
Belgique	+ 2 %	– 1,8 %	+ 4 %
Bulgarie	0 %	+ 9,0 %	+ 1 %
Chypre	+ 5 %	– 15,7 %	+ 13 %
Danemark	0 %	– 7,6 %	– 1 %
Espagne	+ 9 %	– 7,6 %	+ 8 %
Estonie	+ 10 %	+ 20,7 %	+ 8 %
Finlande	– 4 %	– 11,3 %	– 4 %
France	**– 5 %**	**– 11,5 %**	**– 6 %**
Grande-Bretagne	– 5 %	– 1,2 %	– 5 %
Grèce	– 4 %	– 0,1 %	– 6 %
Hongrie	+ 1 %	+ 2,1 %	+ 2 %
Irlande	+ 23 %	– 7,8 %	ND
Italie	+ 6 %	– 2,6 %	+ 6 %
Letonie	– 4 %	– 7,9 %	– 4 %
Lituanie	0 %	– 0,1 %	+ 0 %
Luxembourg	+ 8 %	– 21,7 %	+ 8 %
Malte	– 1 %	– 41,2 %	+ 4 %
Pays-Bas	– 9 %	– 2,7 %	– 10 %
Pologne	– 3 %	– 3,7 %	– 3 %
Portugal	– 4 %	– 22,3 %	– 4 %
Roumanie	– 9 %	– 6,2 %	– 10 %
Slovénie	+ 11 %	+ 1,6 %	– 19 %
Slovéquie	+ 1 %	+ 3,4 %	+ 2 %
Suède	0 %	+ 1,1 %	+ 1 %
Tchéquie	– 12 %	– 17,3 %	– 13 %
Europe des 27	– 1 %	– 5,2 %	– 1 %

ND : non disponible.
Source : CEMT.

Sept pays européens ont connu entre 2005 et 2006 une baisse du nombre de tués supérieure à 10 %, la France dont le chiffre définitif est de – 11,5 % se situe au 6ème rang de ces sept pays. Quatre ont vu leur mortalité augmenter.

Concernant les blessés, avec – 6 %, la France se situe à la cinquième place (le chiffre définitif est de – 5,5 %). Le nombre de blessés augmente ou reste stable dans 12 pays parmi les 26 dont les données sont disponibles.

En moyenne, avec 5,2 % de baisse du nombre de tués sur les routes, l'année 2006 est une très bonne année pour la sécurité routière dans les pays européens.

En 2004, la baisse, calculée sur 25 pays, avait été de 6,7 %

III. Principaux indicateurs d'accidentologie en 2005 (chiffres définitifs)

	Superficie (milliers de km²)	**Population** (millions)	**Densité** (habitants/ km²)	**Parc en circulation** (milliers)	**Longueur du réseau** (kilomètres)	**Circulation** (millions de véhicules x km)	**Nombre de véhicules pour 100 habitants**	**Tués par million d'habitants**	**Tués par milliard de km parcourus**
Allemagne	357	82,5	231,1	54 520	626 981	684 283	66,1	64,8	7,8
Autriche	84	8,2	97,7	5 279	107 143	82 221	64,5	93,8	9,3
Belgique	33	10,4	320,3	6 159	151 372	94 677	59,1	104,5	11,5
Danemark	43	5,4	126,0	2 570	72 074	47 940	47,3	61,0	6,9
Espagne	505	43,4	86,0	27 657	666 204	ND	63,7	103,1	ND
Finlande	338	5,2	15,5	2 871	79 150	51 675	54,7	72,2	7,3
France	**551**	**60,5**	**109,7**	**37 168**	**1 002 486**	**556 000**	**61,4**	**87,9**	**9,6**
Grèce	132	11,1	84,0	6 641	40 164	81 635	59,9	149,1	20,3
Hongrie	93	10,1	108,5	3 370	180 994	ND	33,4	126,6	ND
Irlande	71	4,1	58,6	1 937	95 752	37 840	46,7	96,2	10,5
Italie	301	58,1	192,8	43 141	305 388	654 197	74,3	94,0	8,3
Luxembourg	3	0,5	179,8	358	2 876	2 875	77,0	98,9	16,0
Pays-Bas	42	16,3	392,5	8 627	117 430	133 800	52,9	46,0	5,6
Pologne	323	38,5	119,4	16 815	381 462	ND	43,6	141,3	ND
Portugal	93	10,5	113,3	5 481	81 739	ND	52,2	118,8	ND
Royaume-Uni	244	60,2	246,7	33 717	413 120	499 396	56,0	55,9	6,7
Slovaquie	49	5,4	110,1	1 834	17 755	13 402	34,0	112,6	45,4
Slovénie	20	2,0	97,0	1 150	20 196	15 519	58,5	131,2	16,6
Suède	450	9,0	20,1	5 131	214 000	75 196	56,8	48,7	5,9
Tchéquie	79	10,2	129,6	4 732	55 495				

Nous décrivons cette évolution en nous appuyant sur les différents pays de l'Union, selon les différents stades de développement du pays :

– la Slovaquie présente toutes les caractéristiques d'un pays qui commence seulement à se développer : un taux d'équipement en voiture très faible, une circulation peu importante et un taux de tués par million d'habitants assez faible. A l'inverse, on note un taux de tués rapporté au parcours très élevé ;

– la Tchéquie, en pleine croissance économique (+ 3 % de croissance du PIB chaque année depuis trois ans est quand même plus sûre que sa voisine de l'Est et compte 27 tués par milliard de kilomètres contre 45 pour la Slovaquie ;

– la Slovénie présente un taux d'équipement en automobile comparable à celui des pays développés (53 voitures en circulation pour 100 habitants), son nombre de tués a légèrement baissé en 2005;

– parmi les pays riches, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni ont le taux de tués rapporté à la circulation le plus faible. Le développement automobile a provoqué de nombreux embouteillages autour des grandes villes. Cette situation a entraîné deux effets sur l'accidentologie : un report de l'automobile en faveur du deux–roues, dont l'usage va croissant surtout en périphérie des villes et une hausse de l'accidentologie piéton, conséquence de la circulation automobile importante en ville.

Parmi les pays riches, on distingue encore deux groupes de pays : les pays d'influence latine (France, Espagne, Italie…) d'une part et les pays nordiques (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Danemark…) d'autre part. En effet, les pays nordiques présentent un taux de tués par million d'habitants beaucoup plus faible que celui des pays situés plus au sud. Une explication fait appel aux comportements individuels : il semblerait que les habitants du nord de l'Europe adoptent un comportement plus citoyen que ceux du sud.

En 2005, selon l'indicateur « tués par million d'habitants », la France se classe au septième rang sur les vingt pays de l'Union dont les données sont disponibles.

IV. Tués par catégories d'usagers dans les accidents de la circulation

Répartition en pourcentage des tués suivant la catégorie d'usager

Les habitudes locales de déplacement se répercutent sur la répartition des tués suivant les différentes catégories d'usagers. Par exemple, aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 20,1 % alors qu'il ne dépasse guère les 10 % dans les autres pays. Cela s'explique principalement par un usage beaucoup plus important de ce mode de transport. Néanmoins, outre ses spécificités, chaque pays présente une catégorie d'usager qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

Tués à 30 jours par catégories d'usagers en 2005 (en % de l'ensemble des usagers)

Pays de l'Union européenne	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteurs <= 50 cm³	Motos > 50 cm³	Voitures de tourisme	Autres types d`implication	Total
Allemagne	12,8 %	10,7 %	2,0 %	16,3 %	52,8 %	5,3 %	5 361
Autriche	12,1 %	6,1 %	5,3 %	12,8 %	56,3 %	6,9 %	768
Belgique	9,9 %	6,5 %	2,8 %	11,3 %	57,3 %	6,4 %	1 089
Danemark	13,3 %	12,4 %	8,8 %	4,8 %	52,9 %	7,9 %	331
Espagne	15,3 %	1,8 %	7,0 %	10,6 %	53,8 %	11,4 %	4 442
Finlande	11,9 %	11,3 %	1,1 %	7,9 %	60,9 %	6,9 %	379
France	**11,9 %**	**3,4 %**	**6,7 %**	**16,6 %**	**57,6 %**	**3,8 %**	**5 318**
Grèce	14,1 %	1,1 %	3,5 %	24,5 %	48,9 %	8,0 %	1 658
Hongrie (2004)	25,2 %	14,1 %	1,7 %	5,6 %	46,8 %	6,7 %	1 296
Italie	12,6 %	5,3 %	6,9 %	19,3 %	49,9 %	6,0 %	5 625
Luxembourg (2004)	24,0 %	0,0 %	2,0 %	20,0 %	54,0 %	0,0 %	50
Pays-Bas	11,1 %	20,1 %	8,1 %	10,3 %	44,9 %	4,7 %	750
Pologne	32,3 %	11,1 %	1,0 %	2,9 %	46,4 %	6,4 %	5 444
Portugal	17,2 %	3,8 %	8,5 %	15,1 %	39,7 %	15,7 %	1 247
Royaume-Uni	21,0 %	4,6 %	0,7 %	16,8 %	52,7 %	4,3 %	3 336
Slovénie	14,3 %	7,0 %	2,3 %	13,2 %	58,5 %	4,3 %	258
Suède	11,4 %	8,6 %	1,8 %	10,5 %	61,6 %	6,1 %	440
Tchéquie	23,2 %	8,9 %	0,6 %	9,0 %	52,8 %	5,4 %	1 286

ND : non disponible.
Note: certains usagers sont de catégories inconnues, le total peut donc être inférieur à 1.
Source : IRTAD.

En Pologne, un tiers de tués sont des piétons ! Ce taux est très largement au–dessus de celui des autres pays. Au Royaume-Uni, un peu plus d'un tué sur cinq est un piéton. En France, ce rapport est de un sur dix.

Le taux de tués en deux-roues motorisés (cyclomoteur et motocyclette) a augmenté dans de nombreux pays de l'Union. Ainsi entre 2004 et 2005, la Slovénie voit sa part de tués en deux–roues motorisés augmenter de 4,5 points, l'Autriche de 1,9 point , la France et l'Espagne de 1,6 point et l'Allemagne de 1,5 point.

Taux de tués en 2005

Il a été intéressant d'analyser, pour chaque catégorie d'usager, les risques encourus et de les comparer entre les pays. On s'aperçoit que, pour chacun des pays, le risque d'être tué chez les motocyclistes est plus élevé que celui des usagers de voitures.

Les pays européens ne comptent pas la circulation des deux-roues de la même manière : certains ne prennent en compte que les motocyclettes, d'autres les motocyclettes et les cyclomoteurs.

Pays de l'Union européenne	Tous usagers	Deux-roues motorisés	Motos >50 cm³	Voitures de tourisme
Allemagne	7,83	56,8	67,3	4,90
Autriche	9,34	67,5	65,2	7,04
Belgique	11,50	ND	113,6	8,00
Danemark (2002)	6,90	44,4	29,0	4,50
Finlande	7,45	37,8	ND	5,22
France	**9,56**	**145,5**	**150,9**	**7,70**
Pays-Bas	5,61	ND	45,8	3,34
Royaume-Uni	6,69	113,3	ND	4,42
Slovénie	16,62	ND	303,6	11,00
Tchéquie	25,59	430,6	ND	18,24

ND : non disponible.
Source : IRTAD.

Les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motocyclettes seules ou motocyclettes et cyclomoteurs) ne nous permettent pas de comparer le risque des motocyclettes ou des deux-roues pour chaque pays européen.

Le problème de l'accidentologie des usagers de motocyclettes en France se confirme avec 150,9 tués par milliard de kilomètres parcourus en 2005.

Concernant les voitures de tourisme, le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus de la France montre une légère amélioration par rapport à 2004. Notons toutefois que la comparaison s'effectue avec des pays aux bons résultats (Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas et Finlande).

Ainsi entre la France et le Royaume-Uni, la circulation des voitures de tourisme est quasiment aussi importante mais le Royaume-Uni dénombre 1,4 fois moins de tués dans ces véhicules. Cependant on doit se rappeler que la longueur du réseau routier français est une fois et demie celle du Royaume-Uni.

La Tchéquie est le pays le moins sûr, toutes catégories de véhicules confondues avec 25,6 tués par milliard de kilomètres parcourus.

V. Mesures de sécurité en vigueur en 2006

Pays de l'Union européenne	Réglementation concernant le téléphone portable	Limitations de vitesse en km/h			Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l	Réglementation sur le permis à points
		Agglomération	Route	Autoroute		
Allemagne	Kit main libre toléré	50	100	130[1]	0,5	Oui
Autriche	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5[2]	Non
Belgique	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5	Non
Bulgarie	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5	Non
Chypre	Aucune	50	80	100	0,9	Non
Danemark	Kit main libre toléré	50	80	130	0,5	Non
Espagne	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5[3]	Non
Estonie	Aucune	50	90	110	0,2	Non
Finlande	Aucune	50	100	120	0,5	Non
France	**Kit main libre toléré**	**50**	**90**	**130**	**0,5[4]**	**Oui**
Grèce	Aucune	50	90	120	0,5	Oui
Hongrie	Aucune	50	110	130	0,0	Non
Irlande	Kit main libre toléré	50	100	120	0,8	Oui
Italie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,5	Oui
Lettonie	Kit main libre toléré	50	90	100	0,5[5]	Oui
Lituanie	Aucune	60	90	130	0,4	Non
Luxembourg	Kit main libre toléré	50	90	120	0,8	Oui
Malte	Aucune	50	80	–	0,8	Non
Pays-Bas	Kit main libre toléré	50	80	120	0,5	Non
Pologne	Kit main libre toléré	50/60[6]	90	130	0,2	Oui
Portugal	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5	Non
Roumanie	Kit main libre toléré	50	90	120	0,0	Non
Royaume-Uni	Kit main libre toléré	48	96	112	0,8	Oui
Slovaquie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,0	Non
Slovénie	Aucune	50	90	130	0,5	Non
Suède	Aucune	50	90	110	0,2	Non
Tchéquie	Aucune	50	90	130	0,0	Non

Source : DSCR – Mission des affaires internationales.

[1] Conseillé.
[2] 0,1 pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs d'autocars, de poids lourds (> 7 t), de tracteurs et de cyclomoteurs de moins de 20 ans.
[3] 0,3 pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs de poids lourds (> 3,5 t), d'autocars (> 9 places), de matières dangereuses, de transports de scolaires et mineurs, d'ambulances et de taxis.
[4] 0,2g/ pour les conducteurs de transport en commun depuis le 25/10/2004.
[5] 0,2g/l pour les nouveaux conducteurs.
[6] 50km/h la journée et 60km/h la nuit.

D’une manière générale, les réglementations au niveau de l’Union européenne tendent à devenir homogènes.

Une directive européenne rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière d’un véhicule léger dans l’ensemble des pays.

Si les limitations de vitesse en agglomération sont identiques dans l’ensemble des pays (à l’exception de la Lituanie et de la Pologne), il n’en est pas de même pour les autres réseaux. Sur routes, les limitations varient entre 80 et 100 km/h sauf la Hongrie qui a opté pour 110km/h. mais la plupart des pays ont cependant adopté 90 km/h. Sur autoroutes, elles oscillent entre 100 et 130 km/h suivant les pays.

Concernant l’alcoolémie, la législation est encore très variable. Cinq pays ont un taux maximum autorisé supérieur à 0,5 g/l. Quatorze pays ont adopté comme limite 0,5 g/l. Pour les huit derniers pays, la législation est plus restrictive avec un taux maximum autorisé compris entre 0,4 g/l et 0,0 g/l.

Il faut noter aussi la spécificité des réglementations espagnoles, autrichiennes, françaises et lettones qui ont baissé le taux d’alcool maximum autorisé pour certaines catégories de conducteurs (les novices ayant moins de deux ans de permis notamment).

Les réglementations sur le téléphone portable commencent à se généraliser depuis 2001. Aujourd’hui dix-sept pays de l’Union interdisent son usage pendant la conduite d’un véhicule mais tolèrent l’utilisation du kit main libre.

Dans neuf pays européens, un système de permis à points a été mis en place. Dans certains pays comme l’Allemagne ou le Royaume-Uni, cette législation est très ancienne. Mais elle fait de nombreux émules puisque trois pays (la Lettonie, l’Italie et le Luxembourg) l’ont mise en place depuis moins de trois ans.

VI. Évolution du nombre de tués à 30 jours depuis 1970

Avant d'analyser les évolutions du nombre de tués sur la route pour chacun des pays, il faut souligner le choix arbitraire des dates prises en compte. Les comparaisons d'évolution dépendent fortement des années d'origine et de fin de la période d'étude. On a donc pris des années intermédiaires pour mieux appréhender ce qui s'est réellement passé dans les différents pays entre 1970 et 2005.

	1970	**1975**	**1980**	**1985**	**1990**	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**Évolution 1970/ 2005**[7]
Allemagne[8]	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842	5 361	–3,9 %
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	958	956	931	878	768	–3,4 %
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 486	1 315	1 353	ND	1 089	–2,9 %
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	431	463	432	369	331	–3,6 %
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	5 517	5 347	5 399	4 741	4 442	–0,6 %
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	433	415	379	375	379	–2,9 %
France	**16 445**	**14 355**	**13 672**	**11 387**	**11 215**	**8 891**	**8 079**	**8 160**	**7 655**	**6 058**	**5 530**	**5 318**	**–3,2 %**
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	1 895	1 654	1 615	1 619	1 658	+1,2 %
Hongrie	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 239TEMC /P /MCID 141 >>BD5.439.42026998 0.60004 re09400					