

Comparaisons européennes

Les pays de l'Union européenne ont tous connu une diminution assez régulière du nombre de tués sur la route depuis les années 1970. Cette évolution n'est néanmoins pas homogène pour l'ensemble du continent ; les pays d'Europe de l'Est présentent un décalage dans le temps : le nombre de tués a cru jusqu'au début des années 1990, pour décroître ensuite d'environ 4 % chaque année.

Ces comparaisons doivent se faire en gardant en mémoire les différences structurelles (taille du pays, densité et qualité du réseau routier, population, etc.) et socio-économiques (composition du parc, présence de trafic international et touristique, comportement des usagers, etc.).

La définition internationale du « tué » a été amendée lors de la Convention de Vienne de 1968 : « *Une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle*

décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ».

Progressivement, depuis 1968, la définition du tué à trente jours s'est imposée dans la plupart des pays de l'Union européenne.

Jusqu'en 2004, la France comptabilisait ses tués à six jours. Afin de pouvoir se comparer avec ses voisins européens, elle utilisait un coefficient multiplicateur de 1,057 jusqu'en 2004 revu à 1,069 à partir de 2005 pour estimer le nombre de tués à trente jours.

En 2005, la France a adopté la définition internationale.

RÉSULTATS DÉFINITIFS 2006

Les résultats définitifs des pays européens de l'année 2006 ne seront disponibles qu'au milieu de l'année 2007. Dès que ces chiffres seront parus, ils seront diffusés sur Internet sur le site de la sécurité routière :

www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

Attention! Depuis le 1er janvier 2007, l'Union européenne compte 27 États membres suite à l'entrée officielle de la Roumanie et de la Bulgarie.

Comparaison 2005/2004

	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	2005	2004	Évolution	2005	2004	Évolution
Allemagne	336 619	339 310	-0,8 %	5 361	5 842	- 8,2 %
Autriche	40 896	42 657	-4,1 %	768	878	- 12,5 %
Belgique	49 286	48 790	1,0 %	1 089	1 162	- 6,3 %
Danemark	6 919	6 209	11,4 %	331	369	- 10,3 %
Espagne	91 187	94 009	-3,0 %	4 442	4 741	- 6,3 %
Finlande	7 020	6 767	3,7 %	379	375	+ 1,1 %
France	84 525	85 390	-1,0 %	5 318	5 593	- 4,9 %
Grèce	16 914	15 547	8,8 %	1 658	1 670	- 0,7 %
Hongrie	20 777	20 957	-0,9 %	1 278	1 296	- 1,4 %
Pays-Bas	27 013	27 760	-2,7 %	750	804	- 6,7 %
Pologne	48 100	51 069	-5,8 %	5 444	5 712	- 4,7 %
Portugal	37 066	38 930	-4,8 %	1 247	1 294	- 3,6 %
Royaume-Uni	203 682	213 043	-4,4 %	3 336	3 368	- 1,0 %
Slovénie	10 509	12 890	-18,5 %	258	274	- 5,8 %
Suède	18 094	18 029	0,4 %	440	480	- 8,3 %
Tchéquie	25 239	26 516	-4,8 %	1 286	1 382	- 6,9 %
Total partiel Union européenne (16 pays)	1 023 846	1 047 873	-2,3 %	33 385	35 240	- 5,3 %
Irlande	ND	5 985	ND	399	338	+ 18,0%
Italie	ND	224 553	ND	5462	5 625	- 2,9%
Luxembourg	ND	716	ND	46	50	- 8,0%
Slovaquie	ND	7 866	ND	608	603	+ 0,8%
Pays hors Union européenne						
Islande	671	790	-15,1 %	19	23	- 17,4 %
Norvège	7 865	8 194	-4,0 %	224	259	- 13,5 %
Suisse	21 706	22 891	-5,2 %	409	510	- 19,8 %

ND : non disponible.

Pays de l'Union européenne pour lesquels les données ne sont pas disponibles : Lituanie, Estonie, Lettonie, Malte et Chypre, Roumanie et Bulgarie.

Sources: IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

Avant de comparer les chiffres européens, il faut se rappeler que les modalités de recueil des accidents varient beaucoup d'un pays à un autre.

Les écarts constatés par exemple entre la France et le Royaume-Uni proviennent en partie des législations différentes. Un conducteur britannique est obligé de déclarer son accident (même matériel) à la police avant d'entamer un recours devant son assurance. En France, cette procédure n'est obligatoire que pour les accidents corporels, mais en pratique, de nombreux accidents corporels légers ne sont jamais connus des forces de l'ordre.

En 2004, les vingt pays de l'Union européenne dont les données sont disponibles ont enregistré 1,287 million d'accidents corporels ayant occasionné le décès de plus de 41 863 personnes.

Entre 2005 et 2004, pour les seize pays dont les données sont disponibles (les pays en dehors de l'Union sont exclus), la tendance est sensiblement à la baisse : - 2,3 % pour les accidents corporels, - 5,3 % pour les tués. Entre 2004 et 2003 la baisse du nombre de tués était de - 8,1 %. La tendance de l'année 2005 est dans le prolongement de l'année 2004. On note toutefois que la prise en compte de quatre pays ayant eu des résultats très bons (la France, l'Allemagne, l'Espagne et la Pologne) contribue à plus de 71 % du résultat final.

L'Allemagne, l'Autriche, la Suède, le Danemark et la Suède sont les pays dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués y a baissé de plus de 8 %. En revanche, la France a connu une moindre progression avec - 4,9 %.

Cette année seule la Finlande, voit au contraire sa mortalité sur les routes augmenter de + 1,1 % soit + 4 tués.

Principaux indicateurs d'accidentologie des pays d'Europe en 2005

	Superficie (milliers de km ²)	Population (millions)	Densité (habitants/ km ²)	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	552 800	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	377 289	43,6	141,3	14,4
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	50 262	46,3	125,8	27,2
Total partiel UE (20 pays)	3 809	451,1	118,4	269 158	4 631 781	3 451 938	59,7	88,5	11,6
Pays hors Union européenne									
Islande	103	0,3	2,9	236	91 916	2 006	80,3	64,6	9,5
Norvège	324	4,6	14,3	2 938	92 511	36 550	63,6	48,5	6,1
Suisse	41	7,4	179,6	5 043	71 027	62 685	68,0	55,2	6,5

ND : non disponible.

Source IRTAD pour les données suivantes :

Parc automobile : 2005 sauf Irlande 2003 ; Luxembourg 2004 ; Slovaquie 2002.

Longueur du réseau : 2005 sauf Hongrie et Luxembourg 2004 ; Allemagne et Danemark 2003 ; Slovaquie 2002 ; Islande 2000 ; Irlande 2001 ; Pays-Bas 1999 ; Grèce et Royaume-Uni 1998 ; Portugal 1993 ; Italie 1992.

Kilométrage : 2005 sauf Danemark 2004 ; Italie et Pays-Bas 2003 ; Irlande 2001 ; Islande et Slovaquie 2000 ; Royaume-Uni et Grèce 1998.

Population : source IRTAD sauf pour l'Irlande, le Luxembourg, la Slovaquie, la Suède, l'Islande et la Norvège : source INED.

De nombreuses explications sont proposées pour expliquer les différences de résultats entre les pays : les facteurs les plus couramment avancés ont trait à la démographie, au niveau de développement et à la densité de l'habitat. Mais au niveau très global où nous situons notre analyse, les réflexions les plus pertinentes utilisent la notion d'apprentissage.

On se reportera sur ce point en particulier aux travaux de Siem OPPE de l'Institut de recherche en sécurité routière des Pays-Bas (SWOW) :

- dans les pays les plus pauvres, les déplacements sont peu nombreux et se font en transports collectifs. La circulation automobile est très faible et le taux de tués par million d'habitants est très bas (moins de 30) ;
- le développement de l'usage de la voiture entraîne une forte hausse de la circulation donc du nombre des accidents et le ratio des tués par million d'habitants dans les pays « moins pauvres » peut dépasser les 200 ;
- de leur côté, les pays très riches connaissent beaucoup d'encombrements. Ils ont développé des politiques de transport collectif et de sécurité routière. Les comportements

sont plus prudents et le ratio retombe à moins de 80 tués par million d'habitants.

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

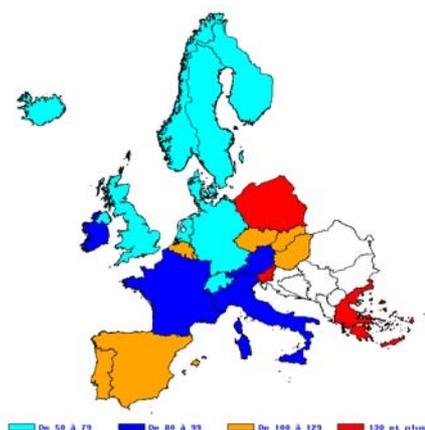
- la Slovaquie présente toutes les caractéristiques d'un pays qui commence seulement à se développer : un taux d'équipement en voiture très faible, une circulation peu importante et un taux de tués par million d'habitants assez faible. A l'inverse, on note un taux de tués rapporté au parcours très élevé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

Tués par million d'habitants

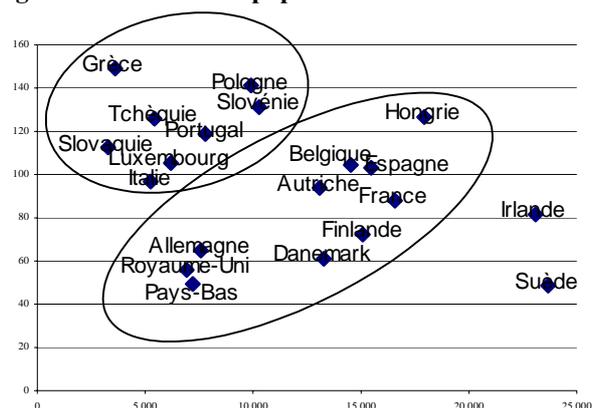


En moyenne, il y a 88,6 tués par million d'habitants dans l'Union européenne en 2005 (calculé sur vingt pays).

On distingue trois groupes de pays :

- les pays nordiques (Allemagne, Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 80 tués par million d'habitants) ;
- les pays de l'Europe de l'Ouest et du Sud (France, Italie, Espagne...) se situent à des taux intermédiaires (entre 80 et 130 tués par million d'habitants) ;
- les pays de l'Est, moins développés économiquement, présentent de médiocres résultats avec plus de 130 tués par million d'habitants.

Tués à trente jours sur population en fonction de la longueur du réseau sur population



Les caractéristiques du réseau influent fortement sur les résultats de l'accidentologie. Très souvent, cette relation est exprimée par l'effet de la densité : un pays dense a plus d'autoroutes qui sont plus chargées et donc plus sûres, a beaucoup de transports en commun, et n'impose pas des déplacements très longs.

Nous proposons dans le graphique ci-dessus de mettre en relation le ratio tués par million sur la route en fonction du ratio longueur du réseau routier du pays par million c'est-à-dire de raisonner en terme de **densité de tués** par population sur la densité par kilomètre.

Deux groupes de pays apparaissent dans ce graphique. Le premier groupe avec des pays ayant un réseau peu développé et une forte accidentalité ; le second regroupant les pays avec un réseau développé et un ratio tués/population/réseau plus faible.

Un contre exemple de cette relation densité–accidentologie–réseau le cas des pays « faussement » peu denses tels que la Suède ou l'Irlande qui ont, schématiquement, une partie du pays quasiment déserte, sans habitant, sans route et donc sans accident et une autre partie du pays avec une densité voisine de celle des autres pays.

La longueur du réseau est une donnée qui agrège de nombreux facteurs. Ainsi, la circulation intérieure peut être déduite de la longueur du réseau, puisque l'Etat construit des routes en fonction de la circulation observée.

La longueur du réseau est un indicateur plus précis que la densité car elle reflète la répartition de la population sur le territoire : ainsi la longueur relativement faible du réseau routier de la Suède indique que la majorité de son territoire est vide d'habitants.

ÉVOLUTION SUR TRENTE-CINQ ANS (DE 1970 À 2005)

Pour analyser l'évolution sur longue période du nombre de tués à trente jours, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux nombres de tués pour chacun des pays qui les comptabilisaient à moins de trente jours de la façon suivante :

– Italie : avant 1999 (sept jours) + 8 % ;

– France : avant 1992 (six jours) + 9 %, de 1993 à 2004 (six jours) + 5,7 % ;
 – Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 % ;
 – Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 % ;
 – Grèce : avant 1996 (trois jours) + 18 % ;
 – Autriche : avant 1991 (trois jours) + 12 %.

Entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Évolution 1970/2005 ***
Allemagne*	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	1 239	1 429	1 326	1 296	1 278	-0,7 %
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	411	376	335	379	399	-1,0 %
Islande	20	33	25	24	24	24	32	24	29	23	ND	19	-0,1 %
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	6 682	6 736	6 015	5 625	5 462	-1,9 %
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	70	62	53	50	46	-2,8 %
Norvège	560	539	362	402	332	305	341	275	312	280	259	224	-2,6 %
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	993	987	1 028	804	750	-4,0 %
Pologne	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 534	5 827	5 640	5 712	5 444	+1,3 %
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 671	1 675	1 546	1 294	1 247	-0,7 %
Royaume-Uni	7 499	6 366	6 010	5 165	5 217	3 621	3 409	3 450	3 431	3 508	3 368	3 336	-2,3 %
Slovaquie****	ND	ND	ND	ND	662	660	628	614	610	645	603	560	-0,3 %
Slovénie	620	596	558	464	517	415	313	278	269	242	274	258	-2,5 %
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	554	532	529	480	440	-3,1 %
Suisse	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	544	513	546	510	409	-3,9 %
Tchéquie**	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1 286	-1,2 %

* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

** Jusqu'en 1990, Tchécoslovaquie.

*** En moyenne annuelle selon disponibilité des données.

**** A partir de 1990 pour la Slovaquie

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

La plupart des pays de l'Union ont connu une baisse très importante du nombre de leurs tués entre 1970 et 2005. Par exemple, l'Allemagne et les Pays-Bas qui ont divisé par quatre leur nombre de tués en trente-cinq ans.

Pour les pays d'Europe du Nord ou de l'Ouest, cette baisse s'est effectuée en deux étapes :

– entre 1970 et 1995, on observe une baisse très importante et régulière du nombre de tués dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest. Cette baisse quasi-générale s'explique par la mise en place d'une réglementation complète ;

– entre 1995 et 2005, la tendance s'est infléchie, toujours marquée à la baisse mais de façon moins importante. En

effet, la majeure partie des gains des mesures réglementaires ayant été obtenue sur la période précédente, la mesure ne produit plus que des effets marginaux au fur et à mesure que son application s'impose à l'ensemble des usagers.

En trente-cinq ans, le nombre de tués à trente jours en France a été divisé par 3, passant de 16 445 en 1970 à 5 318 en 2005. De 1996 à 2000, le nombre de tués à trente jours baissait lentement avant de connaître depuis 2002 de très fortes baisses.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Évolution* (%)
Allemagne**	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	84,8	83,0	80,1	70,8	64,8	- 4,1
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	119,3	119,0	115,4	107,1	93,8	- 3,7
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	144,8	126,4	130,1	128,9	104,5	- 3,1
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	80,6	86,3	80,2	68,3	61,0	- 3,9
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	137,5	132,3	128,0	109,2	103,1	- 1,4
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	79,9	72,8	72,1	72,2	- 3,2
France	325,5	272,9	254,5	206,4	198,2	153,2	136,4	138,2	129,0	101,6	91,1	87,9	- 3,7
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	ND	150,4	146,8	145,9	149,1	+ 0,5
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	121,5	140,4	130,7	128,3	126,6	- 0,6
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	107,1	96,0	84,2	92,4	81,5	- 1,8
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	83,9	100,7	79,3	78,2	64,6	- 1,2
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	115,5	116,5	105,2	95,8	96,8	- 2,2
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	139,6	118,3	106,5	105,4	- 3,5
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	61,1	68,5	61,2	56,6	48,5	- 3,1
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	61,3	63,5	49,3	49,3	- 4,7
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	143,2	152,5	147,7	149,5	141,3	+ 0,8
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	181,3	161,8	160,9	147,6	122,1	118,8	- 1,4
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	61,2	60,5	61,4	56,0	55,9	- 2,6
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	114,1	113,4	119,4	111,7	112,6	- 0,3
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	139,4	137,0	121,2	137,0	131,2	- 2,8
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	62,4	59,7	59,2	53,3	48,7	- 3,4
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	75,5	70,7	74,6	69,3	56,4	- 4,3
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	130,4	140,2	141,8	135,5	125,8	- 1,3

*Évolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.

** Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

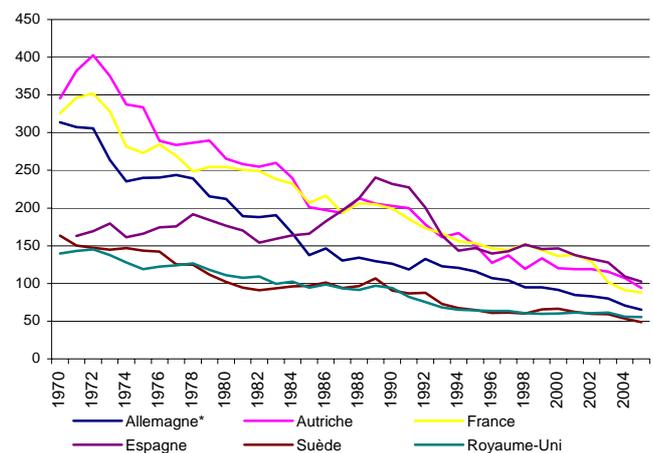
Sauf source : Indicateur rapide européen pour les données 2003 de la Grèce, la Belgique, l'Italie et l'Irlande.

Le même constat s'applique lorsque l'on rapporte le nombre de tués à la population.

Les pays dont l'essor de l'automobile est précoce voient leur mortalité décroître très rapidement entre 1970 et 1995. Puis cette tendance s'atténue à partir du moment où l'effet des grandes mesures de sécurité a fini de porter ses fruits.

Mais les pays sont encore très inégaux devant ce fléau. La Pologne, la Grèce, le Portugal, la Tchéquie et l'Espagne, pays dont le développement automobile est plus récent, n'ont pas connu une évolution aussi favorable. Leur évolution à long terme augmente ou diminue de moins de un pour cent par an. Ces pays ont connu une augmentation de motorisation et donc de trafic dans les années 1980 qui ont fait augmenter leur nombre de tués. L'évolution est donc semblable aux pays les plus développés mais décalée dans le temps. Ainsi le « pic » de mortalité pour la Hongrie, le Portugal, la Pologne et l'Espagne se situe environ en 1990, contre 1970 pour la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Depuis 1990, la mortalité routière recule dans ces pays d'environ 4 % chaque année.

1970–2005 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants



* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne

Evolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20	15,1	11,3	10,2	10	9,7	8,4	7,8
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	12,7	12,3	11,7	10,8	9,3
Belgique	104,6	61,7	50	33,6	28,1	18,1	16,3	16,2	14,2	14,6	14,3	11,5
Danemark	50,5	31	25	25,6	17,3	14	10,7	9,2	9,7	9,0*	7,7	6,9
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	9,1	8,5	7,6	7,4	7,3
France	90,4	59,2	44,1	32,5	25,7	18,7	15,1	14,8	13,8	10,9	9,9	9,6
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,9	ND	8,3	10,0	10,5
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16	ND	ND	ND	16,0	9,5
Italie	ND	8,6	8,3									
Luxembourg	ND	17,0	16,0									
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12	10,5	10,5	8,3	ND	ND	7,3	6,3
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18	14,2	12,1	8,5	7,8	7,7	7,7	6,0	5,6
Pologne	ND	15,1	14,4									
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,5	ND	ND	ND	7,3	6,7	6,7
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	ND	ND	ND	45,0	45,4
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	23,1	21,7	16,7	18,2	16,6
Suède	35,3	27	16,4	14,7	12	8,6	ND	ND	ND	ND	6,3	5,9
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	9,1	8,4	8,8	8,9	6,5
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	32,4	33,1	31,7	29,3	27,2

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce et Portugal.

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

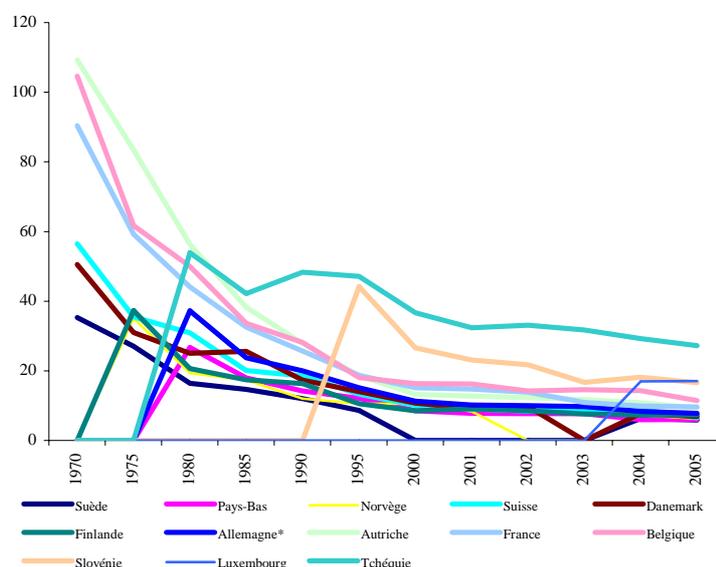
sauf source : Indicateur rapide européen pour les données 2004 de la Belgique et l'Irlande.

* kilométrage Danemark 2003 non disponible, taux calculé avec le chiffre 2002.

Entre 1970 et 2005, l'écart constaté entre les pays européens s'est considérablement amoindri. En 2005, la France a presque rattrapé son retard et se classe 13^{ème} des pays européens.

Les pays d'Europe de l'Est présentent un taux de tués par milliard de kilomètres parcourus encore très élevé. Cet indicateur se révèle donc être le meilleur pour effectuer une comparaison des pays entre eux. Cependant, l'estimation du trafic n'est pas chose aisée car cette donnée est indisponible pour de nombreux pays.

1970–2005 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus.



* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne

RÉSULTATS DÉTAILLÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE EN 2005

Par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total
Allemagne	67,1	32,9	336 619	27,4	72,6	5 361
Autriche	61,5	38,5	40 896	26,2	73,8	768
Belgique	56,2	43,6	49 286	23,4	71,4	1 089
Danemark	52,3	47,7	6 919	28,7	71,3	331
Espagne	53,3	46,7	91 187	17,8	82,2	4 442
Finlande	52,5	47,5	7 020	26,6	73,4	379
France	69,4	30,6	84 525	31,3	68,7	5 318
Grèce	78,9	21,1	16 914	45,7	54,3	1 658
Hongrie	68,0	32,0	20 777	39,3	60,7	1 278
Irlande	53,3	46,7	5 985	26,6	73,4	335
Italie (2004)	75,7	24,3	224 553	41,1	58,9	5 625
Luxembourg (2004)	ND	ND	716	ND	ND	50
Pays-Bas	63,9	34,5	27 013	33,9	64,7	750
Pologne	71,3	28,7	48 100	45,8	54,2	5 444
Portugal	69,3	30,7	37 066	43,1	56,9	1 247
Royaume-Uni	63,8	36,2	203 682	33,4	66,6	3 336
Slovénie	56,8	43,2	10 509	31,0	69,0	258
Suède	53,5	46,5	18 094	25,0	75,0	440
Tchéquie	62,0	38,0	25 239	39,1	60,9	1 286

ND : non disponible.

Source: IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

En moyenne, les deux tiers des accidents ont lieu en milieu urbain, mais ces accidents n'ont occasionné qu'un tiers des tués sur les routes européennes.

Les pays les plus au nord (Allemagne, Autriche, Belgique, Suède, Finlande), pays les plus avancés en matière de sécurité, ont des taux de tués en milieu urbain très faibles, autour de 25 %.

Au contraire, en Italie, en Pologne et au Portugal, où la mortalité routière est assez élevée, plus de 40 % des tués l'ont été en milieu urbain. Le développement d'une

politique de sécurité en milieu urbain devrait permettre de gagner de nombreuses vies dans ces pays.

Cependant le Royaume-Uni fait figure d'exception avec 33,4 % de tués en milieu urbain, alors qu'il se place parmi les pays les plus sûrs. Cela s'explique par un nombre très important de piétons tués dans ce pays qui est aussi un pays très dense, d'où un trafic très important en milieu urbain.

La France se classe dixième en milieu urbain sur les dix-huit pays dont les données sont disponibles.

Accidents corporels et tués (à 30 jours) par types de réseaux (en % du total en rase campagne)

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels					Tués				
	Ensemble rase campagne	Rase campagne sauf autoroutes	Autoroutes	Routes nationales de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne	Rase campagne sauf autoroutes	Autoroutes	Routes nationales de rase campagne	Autres routes de rase campagne
Allemagne	110 744	81,1	18,9	27,1	54,0	3 890	83,0	17,0	31,8	51,2
Autriche	15 743	84,9	15,1	41,0	43,9	567	83,8	16,2	43,9	39,9
Belgique	21 473	83,1	16,9	13,6	69,6	778	79,7	20,3	14,8	64,9
Danemark	3 300	89,2	10,8	26,4	62,8	236	86,9	13,1	29,2	57,6
Espagne	42 624	92,2	7,8	ND	ND	3 652	94,0	6,0	ND	ND
Finlande	3 336	96,3	3,7	42,3	54,0	278	96,4	3,6	53,2	43,2
France	25 863	80,0	20,0	18,7	61,3	3 655	91,1	8,9	23,2	68,0
Grèce	3 576	82,8	17,2	39,8	43,0	900	87,7	12,3	47,9	39,8
Hongrie	6 652	93,9	6,1	48,4	45,5	776	93,9	6,1	57,2	36,7
Italie	54 660	74,4	25,6	ND	ND	3 315	80,5	19,5	ND	ND
Pays-Bas	9 328	70,9	29,1	ND	ND	485	73,2	26,8	ND	ND
Pologne	13 827	98,6	1,4	ND	ND	2 949	98,9	1,1	ND	ND
Portugal	11 381	82,1	17,9	11,4	70,7	710	86,2	13,8	16,9	69,3
Royaume-Uni	73 801	88,2	11,8	ND	ND	2 221	90,7	9,3	ND	ND
Slovénie	4 540	89,9	10,1	30,0	59,9	178	86,0	14,0	33,7	52,2
Suède	8 415	82,9	17,1	ND	ND	330	92,7	7,3	ND	ND
Tchéquie	9 603	95,3	4,7	35,2	60,1	783	94,3	5,7	48,7	45,6

ND : non disponible.

Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute + autoroute.

Rase campagne hors autoroute = route nationale (RN) de rase campagne + autres routes de rase campagne.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

Tués (à 30 jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Tués (à 30 jours)			Circulation (millions de véhicules x km)			Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus		
	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne
Allemagne	5 361	662	1 238	684 283	216 200	107 300	7,8	3,1	11,5
Autriche	768	92	249	82 221	19 003	16 705	9,3	4,8	14,9
Belgique	1 089	158	115	94 677	32 826	32 836	11,5	4,8	3,5
Danemark	331	31	69	47 940	12 151	7 066	6,9	2,6	9,8
Espagne	4 442	219	ND	665 636	ND	ND	6,7	ND	ND
Finlande	379	10	148	51 675	5 417	9 173	7,3	1,8	16,1
France	5 318	324	847	552 800	122 000	96 100	9,6	2,7	8,8
Grèce	1 658	111	431	81 635	ND	ND	20,3	ND	ND
Hongrie (2004)	1 278	47	444	ND	4 154	12 384	ND	11,3	35,9
Pays-Bas (2004)	750	130	ND	133 800	56 385	23 280	5,6	2,3	ND
Pologne	5 444	32	ND	377 289	ND	ND	14,4	ND	ND
Portugal	1 247	98	120	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	3 336	206	ND	499 396	ND	ND	6,7	ND	ND
Slovénie	258	25	60	15 519	3 336	2 025	16,6	7,5	29,6
Suède	440	24	ND	75 196	ND	ND	5,9	ND	ND
Tchéquie	1 286	45	381	50 262	6 259	ND	25,6	7,2	ND

ND : non disponible.

Données kilométrage et circulation de la même année.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

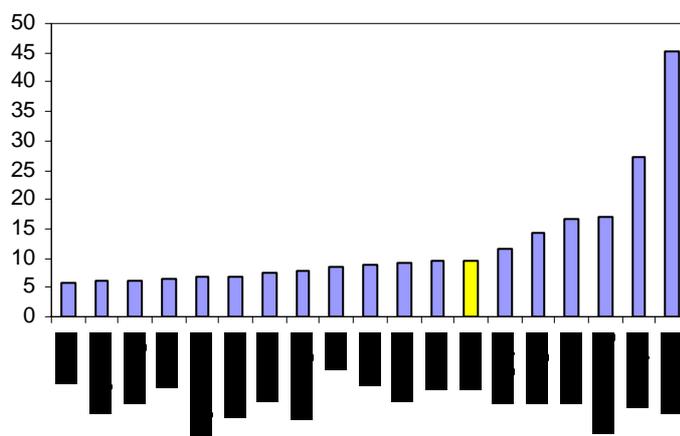
Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de deux à trois fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent en Finlande avec 1,8 tué par milliard de kilomètres parcourus.

Les autoroutes françaises se situent dans la moyenne avec 2,7 tués par milliard de km, la moyenne européenne étant de 3,3 tués par milliard de km.

Les routes nationales de rase campagne en France se situent, en terme de sécurité, en deuxième position à

égalité avec le Danemark parmi les huit pays où les données sont disponibles avec 8,8 tués par milliard de kilomètres parcourus. Tous réseaux confondus, l'ensemble du réseau est deux fois plus dangereux en Grèce, en Tchèque et en Slovénie que pour le reste de l'Europe.

Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus en 2005



Par catégories d'usagers

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

Pays de l'Union européenne	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteurs <= 50 cm ³	Motos > 50 cm ³	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 catégorie inconnue, le total peut donc être inférieur à 1.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

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'utilisateur qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

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.

Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus par catégories d'usagers

(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 cm ³	Voitures de tourisme
Allemagne	7,8	56,8	67,3	4,9
Autriche	9,3	67,5	65,2	7,0
Belgique	11,5	ND	113,6	8,0
Danemark (2002)	6,9	44,4	29,0	4,5
Finlande	7,4	37,8	ND	5,2
France	9,6	154,6	186,7	6,0
Pays-Bas	5,6	ND	45,8	3,3
Royaume-Uni	6,7	113,3	ND	4,4
Slovénie	16,6	ND	303,6	11,0
Tchéquie	25,6	430,6	ND	18,2

ND : non disponible.

Source: IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

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 186,7 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.

Par classes d'âge

Tués (à 30 jours) par classes d'âge (en % du total)

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Age Inconnu	Ensemble (données brutes)
Allemagne	7,1	20,1	29,2	21,8	21,7	0,1	5 361
Autriche	9,5	18,2	31,4	21,2	19,7	0,0	768
Belgique	6,2	18,0	36,0	22,1	17,1	0,6	1 089
Danemark	10,0	15,7	30,5	22,7	21,1	0,0	331
Espagne	5,8	16,6	38,2	21,7	16,1	1,7	4 442
Finlande	9,8	14,0	28,2	24,0	24,0	0,0	379
France	7,6	23,0	30,9	19,4	18,7	0,4	5 318
Grèce	4,9	19,7	36,7	18,0	19,4	1,3	1 658
Hongrie (2004)	4,6	10,6	37,0	30,0	16,5	1,3	1 296
Italie (2004)	5,5	15,7	35,1	18,7	20,7	4,3	5 625
Luxembourg (2004)	4,0	16,0	42,0	8,0	28,0	0,0	50
Pays-Bas	8,5	16,3	28,4	21,7	25,1	0,0	750
Pologne	5,7	17,1	30,1	27,4	17,0	2,6	5 444
Portugal	5,4	17,7	35,0	23,1	17,8	1,0	1 247
Royaume-Uni	10,4	21,0	31,8	18,1	18,5	0,3	3 336
Slovénie	6,6	17,1	38,8	21,7	15,9	0,0	258
Suède	6,6	15,2	29,8	24,8	23,6	0,0	440
Tchéquie	5,6	17,3	32,4	28,5	15,7	0,4	1 286

Source: IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

La répartition des tués suivant les différentes classes d'âge peut traduire aussi bien une tranche de population à risque qu'une démographie propre au pays.

En France et au Royaume-Uni, la part des jeunes de moins de 24 ans représente 31 % des tués sur les routes ; cette population représente moins de 23 % des tués en Pologne, en Italie, en Suède, en Espagne et en Tchéquie.

Tués (à 30 jours) par million d'habitants de cette classe d'âge

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Ensemble (données brutes)
Allemagne	25,8	158,8	65,0	54,5	75,6	65,0
Autriche	45,3	193,9	96,6	78,9	112,9	93,3
Belgique	31,3	221,2	132,3	91,8	103,3	104,3
Danemark	27,4	127,1	65,3	52,2	86,2	61,1
Espagne	33,4	194,4	117,6	93,9	97,7	102,2
Finlande	33,5	115,0	77,9	62,1	109,5	72,4
France	29,8	221,7	98,5	69,4	99,9	87,8
Grèce	42,1	318,0	179,8	109,6	160,4	149,6
Hongrie	30,2	145,1	165,6	142,6	135,6	128,3
Italie (2004)	31,1	199,3	110,9	71,9	104,7	97,2
Luxembourg (2004)	20,0	222,2	147,9	36,7	218,8	110,9
Pays-Bas	17,8	89,7	44,3	38,3	82,1	46,0
Pologne	39,8	206,8	152,6	149,6	182,4	142,7
Portugal	33,6	234,1	136,0	110,4	122,7	118,0
Royaume-Uni	26,3	127,5	61,8	41,0	63,8	55,4
Slovénie	48,0	231,6	165,3	103,7	131,0	128,8
Suède	14,9	90,4	54,0	46,4	66,9	48,8
Tchéquie	37,6	228,2	136,1	129,8	140,8	125,8

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

La Slovénie, la Pologne, la Grèce, la Hongrie et la Tchéquie se démarquent des autres pays par un nombre de tués par million d'habitants très élevé, supérieur à 125. A

l'inverse, la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas occupent les premières positions avec moins de 60 tués par million d'habitants.

Dans la plupart des pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés : en moyenne ces personnes ont 2 fois plus de risque de mourir dans un accident de la route que le reste de la population.

L'Allemagne, qui présente pourtant de bons résultats en matière de sécurité routière, dévoile une faiblesse sur la classe d'âge des 18-24 ans, avec un taux de tués supérieur à 158 tués par million d'habitants.

Les plus de 65 ans sont aussi plus fréquemment touchés que les autres classes d'âge. Même si les personnes de cette

tranche d'âge ont moins d'accidents que le reste de la population, elles succombent plus facilement de leurs blessures.

Les résultats de la France sont assez particuliers : elle présente toujours un taux de tués 18-24 ans très important (sur les 16 pays dont les données sont disponibles en 2005, elle se classe 12^{ème}) et un taux de tués des plus de 65 ans assez faible (elle se classe d'après cet indicateur à la septième place). Au final, elle se situe à une position intermédiaire (7^{ème} place), ces deux résultats se compensant.

MESURES DE SÉCURITÉ

État de la réglementation en 2005

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 point
		Agglomération	Route	Autoroute		
Allemagne	Kit main libre toléré	50	100	130 *	0,5	Oui
Autriche	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5 **	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 ***	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 ****	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

* conseillé.

** 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.

*** 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.

**** depuis le 25/10/2004, 0,2g/L pour les conducteurs de transport en commun.

(5)* : 0,2g/l pour les nouveaux conducteurs.

(6)* 50km/h la journée et 60km/h la nuit

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières – Mission des affaires internationales.

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.

Taux de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs en 2005

	Autoroute	Milieu urbain
Allemagne	98	94
Autriche	86	78
Belgique	80	70
Danemark	92	83
Finlande	84	84
France	99	97
Hongrie	77	58
Pays-Bas	ND	91
Pologne	ND	75
Portugal	94	ND
Slovénie	95	87
Suède	98	85
Allemagne	98	94

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

Il n'existe pas au niveau de chaque pays européen d'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour deux types de réseaux : milieu urbain et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en France avec 97 %.

Dans l'ensemble des pays européens dont on dispose de l'information, le taux de port de la ceinture de sécurité est plus élevé sur autoroutes que sur l'ensemble du réseau de rase campagne. On peut dire que presque la totalité des européens (sauf principalement les Hongrois et les Belges) portent la ceinture sur autoroute. Il semblerait donc que les Européens ont compris l'intérêt de la ceinture sur les longues distances mais qu'ils restent plus nombreux à l'oublier en ville et sur les petits trajets (pourtant les plus accidentogènes).