Sécurité routière : les chauffeurs parisiens conduisent plus brusquement que leurs confrères européens

Paris enregistre 1 191 manœuvres à risque pour 1 000 trajets analysés, contre 1 088 à Madrid et seulement 225 à Berlin.

Paris, France - Le 3 novembre 2026 - Geotab, leader mondial des opérations connectées, de la télématique vidéo et des analyses basées sur l'intelligence artificielle, publie aujourd'hui de nouvelles données issues de son Indice d'efficacité du fret urbain européen**.** Les résultats révèlent d'importantes disparités entre les sept capitales européennes étudiées : à nombre de trajets égal, les manœuvres brusques effectuées par les véhicules professionnels sont jusqu'à 5,3 fois plus fréquentes à Paris qu'à Berlin.

L'analyse s'appuie sur plus de 130 millions de trajets effectués en 2025 par des véhicules connectés à Geotab et recense, à partir de données GPS, trois types d'événements dangereux : fortes accélérations, freinages brusques et virages serrés. Berlin affiche le taux le plus faible, avec 225 événements pour 1 000 trajets, suivie de Dublin (315), Amsterdam (356), Rome (393) et Londres (462). À l'opposé, Madrid (1 088) et Paris (1 191) se distinguent par des taux beaucoup plus élevés. Paris enregistre ainsi 5,3 fois plus d'événements à risques par trajet que Berlin, contre 4,8 fois pour Madrid.

Au-delà de leur fréquence, le type de manœuvre dangereuse diffère également selon les villes. À Paris, près de huit événements sur dix sont liés aux fortes accélérations (79 %), contre 69 % à Madrid. À Berlin et à Londres, la répartition entre accélération et freinage est plus équilibrée. Amsterdam et Rome enregistrent quant à elles les plus fortes proportions de virages serrés de l'étude (respectivement 34 % et 27 %). Un conducteur qui effectue de nombreuses accélérations pourrait bénéficier d'un coaching dans le véhicule et de conseils, tandis qu'un conducteur présentant davantage de freinages et de virages brusques suggère plus souvent des problèmes liés à la conception des intersections et à l'itinéraire choisi.

L'étude souligne par ailleurs un lien entre fluidité du trafic et fréquence des événements de conduite brusque. Berlin, Amsterdam, Dublin et Rome (les quatre villes obtenant les meilleurs scores d'efficacité du fret de l'indice) sont celles où ces événements sont les moins fréquents. À l'inverse, Paris, Londres et Madrid présentent les trois taux de comportements dangereux les plus élevés, tout en figurant en bas du classement de l'indice. Étonnamment, Paris enregistre davantage d'événements de conduite brusque que Londres et Madrid, malgré un score d'efficacité supérieur à celui de ces deux villes.

Le lieu où se produisent ces incidents a également son importance. Les trois zones les plus fréquentées d'Amsterdam concentrent 13,7 % de comportements brusques de la ville, ce qui représente la concentration de ces événements la plus élevée observée dans l'étude. Les trois zones les plus fréquentées de Dublin se situent toutes sur une seule et même route, la Naas Road (N7). À l'inverse, à Londres, les incidents sont largement répartis sur l'ensemble du réseau routier, la zone la plus fréquentée n'enregistrant que 0,6 % des incidents. À Berlin, Madrid, Paris et Rome, les zones les plus actives

concentrent entre 1,7 % et 2,6 % des incidents. Ainsi, seule une poignée de carrefours et d'axes routiers dans chaque ville représente une part importante des comportements à risques.

Paris : le taux d'événements de conduite dangereux le plus élevé de l'étude

Paris arrive en tête des sept villes étudiées en matière de manœuvres brusques, avec 1 191 événements recensés pour 1 000 trajets, soit 5,3 fois plus qu'à Berlin. Les fortes accélérations représentent la grande majorité de ces événements (79 %), loin devant les freinages brusques (15 %) et les virages serrés (6,5 %). Cette prédominance des accélérations pourrait notamment s'expliquer par des redémarrages rapides après un arrêt. Pour les gestionnaires de flottes parisiens, la formation et l'accompagnement des conducteurs constituent donc un premier levier d'amélioration au regard de ces comportements de conduite.

Dans la capitale, la zone la plus touchée par ces événements se situe dans le 18e arrondissement, à proximité de Porte de la Chapelle, où se concentrent 1,8 % des incidents recensés. D'autres zones ont également été identifiées le long du boulevard périphérique intérieur et à l'ouest de Paris, en direction de La Défense. Paris est la ville où le pic d'événements est observé le plus tardivement, à 19 h.

Alors qu'elle occupe la cinquième place de l'indice global d'efficacité, avec un score de 37 sur 100, la capitale enregistre aussi le taux de manœuvres brusques le plus élevé de l'étude. Ces observations suggèrent un lien entre les performances en matière de sécurité routières de Paris et son score d'efficacité globale - même si la ville présente un meilleur score d'efficacité que Londres et Madrid (aussi situées en haut du classement des villes avec le plus grand nombre de manœuvres brusques.

Berlin : les conditions les plus favorables de l'étude

À Berlin, seuls 225 événements de conduite brusque ont été recensés pour 1 000 trajets, soit environ un événement tous les quatre à cinq trajets. Les accélérations (45 %) et les freinages brusques (44 %) y sont quasiment équivalents, tandis que les virages serrés ne représentent que 10 % des événements. Cette dernière proportion pourrait s'expliquer en partie par la présence de grandes avenues larges et rectilignes.

La structure polycentrique de Berlin, répartie autour de plusieurs pôles plutôt que d'un centre unique, contribue également à mieux répartir la circulation sur le réseau routier. Les zones les plus fréquentées, autour de Spandauer Damm à Charlottenburg, à Spandau et à Westend, représentent chacune environ 2 % des événements recensés. Berlin constitue ainsi une référence utile pour imaginer à quoi ressemblerait un réseau routier qui fonctionne bien.

Rome : des rues étroites, mais une circulation fluide

Rome enregistre 393 incidents pour 1 000 trajets et se classe quatrième en termes d'efficacité. Pourtant, la ville présente le score le plus bas en matière de congestion de l'étude. Les freinages brusques constituent l'incident le plus important avec un taux de 40 %, suivi de l'accélération (33 %) et des virages serrés (27 %). Ce dernier pourcentage étant le deuxième plus élevé après Amsterdam, ce qui peut s'expliquer par les rues étroites et sinueuses du centre historique. Le réseau routier en étoile de Rome répartit la demande sur plusieurs axes radiaux. Ses zones les plus fréquentées sont le quartier d'affaires de l'EUR (2,6 % et 0,9 % des incidents) et l'échangeur A1/A24 à l'est de Porta Maggiore (0,7 %). Ce taux de comportements brusques est inférieur à celui de Londres, ce qui suggère qu'une circulation lente mais continue est plus sûre que des conditions de circulation saccadées.

Des performances à analyser selon les spécificités de chaque ville

Ces résultats montrent qu'un même nombre d'événements de conduite brusque ne s'interprète pas de la même manière selon la ville où les véhicules circulent. Un conducteur enregistrant 1 000 événements pour 1 000 trajets se situe près de la moyenne observée à Madrid, mais nettement au-dessus de celle de Berlin. Pour les opérateurs de flottes, la comparaison avec les données locales permet de définir des objectifs plus pertinents et de distinguer les comportements de conduite à améliorer des difficultés propres aux infrastructures ou aux itinéraires.

François Denis, Associate Vice President EMEA chez Geotab, déclare : "*Pour bien interpréter les données relatives aux comportements de conduite, il est essentiel de tenir compte des spécificités de chaque ville. Un taux de manœuvres brusques considéré comme habituel à Madrid peut, par exemple, constituer un signal d'alerte à Berlin. Les mesures à mettre en place doivent donc être adaptées à chaque situation. Lorsque les accélérations brusques sont fréquentes, l'accompagnement des conducteurs et les alertes en temps réel à bord des véhicules peuvent faire la différence. En revanche, si les difficultés concernent principalement des virages serrés à certaines intersections, une meilleure planification des itinéraires peut s'avérer plus efficace. C'est tout l'intérêt des données et des analyses comparatives : permettre aux gestionnaires de flottes de mieux comprendre les difficultés rencontrées sur la route et d'identifier les actions les plus pertinentes. La télématique vidéo apporte également un éclairage supplémentaire sur les circonstances de chaque événement, afin d'accompagner les conducteurs à partir de situations concrètes.*"

Consultez le rapport complet ici.

Méthodologie

L'Indice d'efficacité du fret urbain européen attribue à chaque ville une note sur une échelle de 0 à 100, en se basant sur deux dimensions évaluées séparément pour les véhicules particuliers et les camions, puis combinées selon une pondération de 60/40 (particuliers/camions). La première dimension, qui porte sur la fluidité du trafic, représente 75 % de la note attribuée à chaque type de véhicule. Elle prend en compte trois critères : le niveau de congestion, les plages horaires durant lesquelles la circulation est fluide et la variabilité des temps de trajet. La deuxième dimension, qui représente les 25 % restants, mesure les conséquences de la congestion à travers le temps passé par les véhicules en marche au ralenti au cours de leurs trajets. Les résultats relatifs à la sécurité routière sont analysés indépendamment du score global d'efficacité. Ils reposent sur l'étude des accélérations fortes, des freinages brusques et des virages pris brutalement, identifiés à partir des données GPS des véhicules connectés. Ces événements sont rapportés à 1 000 trajets afin de permettre une comparaison entre les villes, quelle que soit leur taille. L'étude identifie également les zones où ces manœuvres sont les plus fréquentes, en mesurant la proportion d'événements recensés dans chaque zone d'un maillage géographique.

Les événements étant détectés à partir des données de géolocalisation GPS (et non de capteurs d'accélération) leur nombre peut être sous-estimé sur les courts tronçons routiers ou surestimé sur les routes sinueuses. Ces résultats permettent donc de comparer les tendances entre les villes, mais ne constituent pas un décompte des accidents ou des incidents de circulation. L'ensemble des données provient de la plateforme de gestion des véhicules connectés de Geotab et couvre l'année 2025 (de janvier à décembre) dans sept villes européennes : Berlin, Amsterdam, Dublin, Rome, Paris, Londres et Madrid. Les résultats reposent sur un échantillon de véhicules connectés et non sur l'ensemble des véhicules en circulation.

À propos de Geotab

Geotab est un leader mondial des opérations connectées, de la télématique vidéo et des analyses basées sur l'intelligence artificielle. Fort de la confiance de plus de 100 000 clients — des petites et moyennes flottes aux entreprises du Fortune 500, en passant par les organismes publics comme le gouvernement fédéral américain —

Geotab connecte environ 6 millions de véhicules et d’actifs, traitant 100 milliards de points de données par jour. Grâce à ses certifications ISO/IEC 27001:2022, SOC2, FIPS 140-3 et FedRAMP, sa plateforme ouverte et son écosystème de plus de 700 partenaires unifient sécurité, conformité et opérations au sein d’un système unique. Notre mission : rendre le monde en mouvement plus sûr, plus efficace et plus durable.

GEOTAB et GEOTAB MARKETPLACE sont des marques déposées de Geotab Inc. au Canada, aux États-Unis et/ou dans d'autres pays.