

Annuaire régional d'Eurostat 2007



Annuaire régional d'Eurostat 2007

Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.

Un numéro unique gratuit (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès aux numéros 00 800 ou peuvent facturer ces appels.

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2007

ISBN 978-92-79-05078-7

ISSN 1681-9314

Numéro de catalogue: KS-AF-07-001-FR-N

(Publication imprimée: KS-AF-07-001-FR-C)

Thème: Statistiques générales et régionales

Collection: Livres statistiques

© Communautés européennes, 2007

© Copyright des photos suivantes: couverture et les chapitres Introduction, Comptes des ménages, Productivité du travail, Statistiques urbaines, Tourisme et Éducation: © la Médiathèque centrale de la Commission européenne; les chapitres Population et Agriculture: © Jean-Jacques Patricola; les chapitres Produit intérieur brut, Marché du travail, Science, technologie et innovation, Statistiques structurelles sur les entreprises et Transports: © la bibliothèque d'images numériques de la direction générale Politique régionale de la Commission européenne.

L'autorisation de reproduction ou d'utilisation de ces photos doit être demandée directement au détenteur des droits d'auteur.



Preface

Chers lecteurs,

Une nouvelle fois, Eurostat a le plaisir de vous proposer une vue d'ensemble des développements les plus récents dans les régions de l'Union européenne, couvrant, autant que possible, les vingt sept États membres actuels ainsi que les pays de l'AELE. Les thèmes choisis sont ceux que nous considérons comme susceptibles d'apporter un éclairage intéressant sur les diverses facettes de l'évolution économique, sociale et démographique dans les régions de l'Europe tout entière. Pour la première fois, nous avons ajouté un chapitre sur le PIB qui a été élaboré en coopération avec la direction générale de la politique régionale, notre principal client pour les données régionales.

L'année 2007 représente un moment très important pour la politique régionale, dans la mesure où elle marque le début de la mise en œuvre de la nouvelle politique de cohésion de l'Union, qui se poursuivra jusqu'en 2013 et par le biais de laquelle la Communauté investira dans le développement régional un montant sans précédent de quelque 347 milliards d'euros. Ces statistiques régionales feront partie des critères à l'aune desquels le développement des régions de l'UE sera évalué. Dans la présente publication, vous trouverez également un chapitre sur les statistiques urbaines, qui est le résultat de notre collaboration avec la direction générale de la politique régionale dans le domaine de l'audit urbain. Ce dernier constitue une composante de plus en plus importante de la politique de développement régional.

Parallèlement, en coopération avec nos partenaires du système statistique européen (SSE), nous continuerons à étoffer progressivement, du point de vue tant du niveau de détail que de la couverture, les informations régionales disponibles, afin de broser un tableau toujours plus complet des relations complexes caractérisant le développement régional à travers l'UE.

Je vous souhaite une agréable et intéressante lecture.



Hervé Carré
Directeur général d'Eurostat



Remerciements

Les éditeurs de l'Annuaire régional d'Eurostat 2007 tiennent à remercier tous ceux qui leur ont apporté leur concours. La rédaction des divers chapitres de la présente édition a été confiée aux personnes suivantes:

- **Population:** Gregor Kyi (unité F.1 d'Eurostat: «Statistiques démographiques et de la migration»)
- **Produit intérieur brut:** Lewis Dijkstra (unité B.2 de la direction générale de la politique régionale: «Développement de la politique de cohésion, négociations d'adhésion»)
- **Comptes des ménages:** Andreas Krüger (unité C.2 d'Eurostat: «Comptes nationaux — production»)
- **Marché du travail:** Pedro Ferreira (unité D.2 d'Eurostat: «Indicateurs régionaux et information géographique»)
- **Productivité du travail:** Berthold Feldmann (unité D.2 d'Eurostat: «Indicateurs régionaux et information géographique»)
- **Statistiques urbaines:** Teodóra Brandmüller (unité D.2 d'Eurostat: «Indicateurs régionaux et information géographique»)
- **Science, technologie et innovation:** Bernard Felix, Tomas Meri et Håkan Wilén (unité F.4 d'Eurostat: «Statistiques de l'éducation, des sciences et de la culture»)
- **Statistiques structurelles des entreprises:** Ulf Johansson (unité G.1 d'Eurostat: «Statistiques structurelles des entreprises»)
- **Transports:** Anna Bialas-Motyl (unité G.5 d'Eurostat: «Statistiques des transports») et An Heirman
- **Tourisme:** Ulrich Spörel (unité F.6 d'Eurostat: «Statistiques de la société de l'information et du tourisme»)
- **Éducation:** Lene Mejer (unité F.4 d'Eurostat: «Statistiques de l'éducation, des sciences et de la culture»)
- **Agriculture:** Peter Szabo (unité E.1 d'Eurostat: «Statistiques agricoles — méthodologie»)

La mise en forme et la coordination de la présente publication ont été assurées par Åsa Önnersfors (unité D.2 d'Eurostat: «Indicateurs régionaux et information géographique») avec le concours de Pavel Bořkovec (unité B.6 d'Eurostat: «Diffusion»). Baudouin Quennery (unité D.2 d'Eurostat: «Indicateurs régionaux et information géographique») a produit l'ensemble des cartes statistiques.

Nous adressons également nos remerciements à:

L'Association européenne de libre-échange (AELE), et notamment Richard Ragnarson.

La direction générale de la traduction de la Commission européenne, et notamment les unités de traduction allemande, anglaise et française.

L'Office des publications officielles des Communautés européennes, et notamment Peter Johansson, de l'unité B1 («Publications multisupports»), ainsi que les correcteurs de l'unité B2 («Services éditoriaux»).



Table des matières

INTRODUCTION	9
Seules les statistiques régionales vous donnent une information complète	10
La nomenclature NUTS	10
Couverture.....	10
Davantage d'informations régionales.....	11
Extraction des données.....	11
1 POPULATION.....	13
Présentation de la répartition régionale de la démographie.....	14
Les moteurs de l'évolution de la population.....	14
Vieillesse démographique: la situation actuelle.....	19
... et ses conséquences pour l'avenir	19
Notes méthodologiques	24
2 PRODUIT INTÉRIEUR BRUT	27
PIB par habitant: fortes disparités régionales	28
Politique de cohésion 2007-2013.....	28
La croissance du PIB s'accélère en dehors du cœur de l'Union	30
L'Union connaît la convergence, mais que se passe-t-il au sein des États membres?	33
Conclusion.....	35
Notes méthodologiques	36
3 COMPTES DES MÉNAGES.....	39
Introduction: mesure de la richesse.....	40
Revenu des ménages privés.....	40
Résultats pour l'année 2004.....	40
Revenu primaire	40
Revenu disponible	41
Dynamisme de la périphérie de l'Union.....	45
Résumé.....	48
Disponibilité des données.....	45
4 MARCHÉ DU TRAVAIL.....	51
Les objectifs de l'Union européenne en matière d'emploi	52
Premier objectif: un taux d'emploi global supérieur à 67 %	52
Deuxième objectif: un taux d'emploi féminin supérieur à 57 %.....	55
Troisième objectif: un taux d'emploi des travailleurs âgés supérieur à 50 %	57
Réduction de l'écart entre hommes et femmes.....	57
Chômage	60
Conclusions.....	63
Notes méthodologiques	64
Définitions	64



5 PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL	67
Introduction	68
La productivité du travail reste très inégale sur le plan régional	68
Des taux de croissance de la productivité différents conduisent à une convergence accrue	68
La productivité du travail dans l'industrie manufacturière et dans le secteur des services	71
Conclusion.....	73
<i>Notes méthodologiques</i>	76
6 STATISTIQUES URBAINES	79
Introduction	80
Mesure de la qualité de la vie dans les villes	80
Les unités spatiales.....	80
Le cadre temporel.....	80
Les indicateurs.....	80
Étude des caractéristiques de l'évolution démographique	83
Perception de la situation.....	87
Au-delà des taux de croissance.....	87
7 SCIENCE, TECHNOLOGIE ET INNOVATION	91
Introduction	92
Recherche et développement.....	92
Ressources humaines en science et technologie	95
Industries de haute technologie et services à forte intensité de connaissance.....	95
Brevets	97
Patstat.....	99
Les demandes de brevets dans les régions.....	99
Conclusion.....	99
<i>Notes méthodologiques</i>	101
8 STATISTIQUES STRUCTURELLES SUR LES ENTREPRISES	103
Introduction	104
Régions les plus spécialisées dans différentes activités.....	104
Spécialisation dans les services aux entreprises	106
Croissance de l'emploi dans les services aux entreprises	110
Caractéristiques des 30 régions les plus spécialisées dans les services aux entreprises	113
Conclusion	115
<i>Notes méthodologiques</i>	116
9 TRANSPORTS	119
Introduction	120
Infrastructure de transport.....	120
Matériel de transport	123
Transport maritime.....	123
Fret routier.....	125
Transport aérien.....	127



Conclusion.....	129
<i>Notes méthodologiques</i>	130
10 TOURISME	133
Introduction	134
Capacités d'hébergement	134
Utilisation des capacités	135
Intensité touristique	137
Évolution du tourisme 2000-2005	137
Part du tourisme récepteur	140
Perspectives	140
<i>Notes méthodologiques</i>	143
11 ÉDUCATION	145
Introduction	146
Participation des enfants de quatre ans à l'enseignement.....	146
Étudiants du deuxième cycle de l'enseignement secondaire et de l'enseignement postsecondaire non supérieur ..	148
Étudiants de l'enseignement supérieur	148
Diplômés de l'enseignement supérieur	151
Participation à l'apprentissage tout au long de la vie	151
Conclusions.....	153
<i>Notes méthodologiques</i>	155
12 AGRICULTURE	157
Introduction	158
Contribution de l'agriculture au PIB.....	158
Productivité du travail dans l'agriculture	158
Diversification du revenu dans la communauté agricole	161
Utilisation de produits chimiques dans l'agriculture	161
Productivité agricole	165
Conclusions.....	165
<i>Notes méthodologiques</i>	167
ANNEXE.....	169
UNION EUROPÉENNE: Régions au niveau NUTS 2	169
PAYS DE L'AELE: Régions statistiques dans niveau 2	172

Introduction



Seules les statistiques régionales vous donnent une information complète

Les statistiques régionales sont d'une importance capitale pour qui veut comprendre l'évolution économique et sociale dans l'Union européenne. Le montant énorme du budget consacré aux Fonds structurels (347 milliards d'euros pour la période 2007-2013) montre bien l'importance qu'attache l'UE à la réduction des clivages qui séparent les régions en termes de développement économique et social.

Si vous voulez en savoir plus sur la manière dont les régions d'Europe évoluent dans un vaste ensemble de domaines statistiques très divers, voici la publication qu'il vous faut! Les textes et les cartes statistiques constituent une véritable mine d'informations sur la vie dans les régions européennes. Dans son deuxième chapitre («Produit intérieur brut»), la présente édition de l'Annuaire régional donne également, pour la première fois, un aperçu de la politique de cohésion de l'Union européenne, rédigé par un spécialiste de la direction générale de la politique régionale, qui est l'une des principales utilisatrices des statistiques au niveau régional.

Cette année voit également le retour, souhaité par beaucoup, des statistiques du tourisme et de l'éducation, deux domaines très intéressants sur lesquels nous revenons avec plaisir. Le chapitre sur la productivité du travail, qui a fait sa première apparition l'année dernière, se concentre cette année sur la productivité dans différents domaines d'activité et, dans l'analyse des évolutions régionales en Europe, nous couvrons bien sûr aussi la situation dans les villes européennes, d'où la présence d'un chapitre sur les statistiques urbaines, consacré essentiellement à l'évolution démographique dans les villes.

La nomenclature NUTS

Toutes les statistiques établies au niveau régional dans l'UE sont fondées sur la nomenclature des unités territoriales statistiques, appelée «NUTS». La nomenclature NUTS est utilisée depuis des décennies pour l'établissement des statistiques régionales et a toujours constitué la base de la politique de financement régional. Toutefois, elle ne possède une base juridique que depuis 2003, année qui a vu l'adoption du règlement NUTS par le Parlement et le Conseil ⁽¹⁾.

À chaque fois que de nouveaux États membres adhèrent à l'UE, le règlement NUTS est évidem-

ment modifié de manière à y inclure la classification régionale de ces pays. Ce fut le cas en 2004, lorsque dix nouveaux États membres firent leur entrée dans l'UE. La Bulgarie et la Roumanie ont adhéré à l'Union européenne le 1^{er} janvier 2007. Ces deux pays étaient dotés depuis 1998 d'une classification statistique des régions semblable à la nomenclature NUTS, mais l'application de cette dernière a exigé l'attribution de nouveaux codes aux régions concernées: ces codes sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Le règlement NUTS prévoit une révision triennale qui permet de modifier la classification régionale et de l'adapter à de nouveaux découpages administratifs ou à l'évolution des circonstances. Cet exercice a eu lieu pour la première fois en 2006 mais, comme les adaptations décidées en cette occasion n'entreront en vigueur qu'au début de 2008, la présente édition s'en tient toujours à la version 2003 de la NUTS. L'édition de l'année prochaine comportera donc un certain nombre de modifications apportées à la nomenclature régionale des pays.

Nous avons joint à la présente publication une carte pliante qui montre l'ensemble des régions correspondant au niveau 2 de la NUTS dans les 27 États membres de l'UE (EU-27) et dans les pays de l'AELE, tandis qu'à l'annexe 1 vous trouverez la liste complète des codes et des noms de ces régions.

Couverture

Le présent Annuaire régional contient des statistiques pour l'ensemble des 27 États membres de l'Union européenne, y compris la Bulgarie et la Roumanie, qui viennent d'adhérer. Cette année, la couverture a été étendue aux pays de l'AELE, de sorte que vous trouverez également dans cette édition des commentaires sur l'évolution régionale en Islande, au Liechtenstein, en Norvège et en Suisse.

Les régions situées dans les pays de l'AELE sont appelées régions statistiques et sont régies par les mêmes règles que les régions de l'UE, si ce n'est que, dans leur cas, il n'existe pas de base juridique. Dans certains domaines d'action, nous ne disposons pas encore de données sur les pays de l'AELE, mais la disponibilité des données s'améliore et nous espérons vous présenter une couverture plus complète encore l'année prochaine. Il est souvent intéressant de comparer des données régionales relatives à des pays de l'AELE avec des données relatives aux États membres voisins, par exemple en faisant une comparaison entre la

⁽¹⁾ Pour en savoir plus sur la nomenclature NUTS, voir: http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/splash_regions.html.



Norvège et la Suède ou entre la Suisse et l'Autriche. Il existe évidemment de nombreuses similarités entre des régions voisines situées dans des pays différents, mais parfois, les disparités sont tout aussi intéressantes à analyser.

La présente édition de l'Annuaire statistique ne contient pas d'informations sur les trois pays candidats que sont l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Croatie et la Turquie, car nous disposons actuellement de trop peu de données au niveau régional.

Davantage d'informations régionales

Sur le site web d'Eurostat, vous pourrez consulter, sous le thème «Statistiques générales et régionales», des tableaux présentant des statistiques sur les «régions» et l'«audit urbain» qui contiennent des séries chronologiques plus détaillées (dont certaines remontent jusqu'à 1970) et des statistiques plus complètes que celles figurant dans cet annuaire. Vous y trouverez également un certain nombre d'indicateurs établis au niveau 3 de la NUTS (concernant par exemple la superficie, la démographie, le produit intérieur brut et le marché de l'emploi). Cette précision est importante car, à l'heure actuelle, huit États membres (le Danemark, l'Estonie, Chypre, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte et la Slovénie) n'ont pas de nomenclature NUTS au niveau

2. L'année prochaine, lorsque la nomenclature NUTS modifiée sera appliquée, le Danemark aura également des régions de niveau 2.

Vous trouverez des informations plus détaillées sur le contenu des bases de données régionales et urbaines en consultant la publication d'Eurostat intitulée *Statistiques urbaines et régionales européennes — Guide de référence — Édition 2007*, que vous pouvez télécharger à partir de notre site web.

Les années précédentes, un CD-ROM était joint à l'Annuaire. Nous avons mis fin à cette tradition, car toutes les informations habituellement données sur le CD-ROM sont désormais disponibles sur le site web d'Eurostat. En particulier, les données spécifiques utilisées pour établir les cartes figurant dans le présent Annuaire régional peuvent être trouvées sur notre site web sous forme de tableaux Excel.

Extraction des données

Les données statistiques présentées dans l'Annuaire régional d'Eurostat 2007 ont été extraites au cours des premiers mois de 2007; la date de clôture finale était le 15 mai 2007, ce qui signifie que les données publiées représentent les informations les plus récentes disponibles à cette date-là. Si vous souhaitez prendre connaissance des statistiques publiées ultérieurement, veuillez consulter le site web d'Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>).

Transports

9



Introduction

Les liaisons de transport sont souvent considérées comme l'un des principaux facteurs du développement économique régional et une part importante des budgets régionaux de la Communauté est consacrée aux investissements dans l'infrastructure de transport, et notamment dans la composante «transports» des réseaux transeuropéens.

Les statistiques régionales des transports ont pour but de décrire les régions au moyen d'un ensemble d'indicateurs de transport et de quantifier les flux de marchandises et de passagers entre, dans et à travers les régions. De telles données aident à la fois à analyser le rôle des transports dans l'économie des régions et à justifier de nouveaux investissements dans l'infrastructure de transport. Elles peuvent également s'avérer utiles pour mesurer et, en fin de compte, réduire les effets de l'encombrement du trafic ainsi que l'impact environnemental des transports.

Les deux prochaines sections du présent chapitre s'intéressent à l'infrastructure et au matériel de transport dans les États membres de l'Union européenne, en mettant l'accent, en particulier, sur la densité routière (hors autoroutes) et le nombre de voitures particulières. Puis, la section suivante analyse le transport maritime de passagers. L'avant-dernière section traite du fret routier sous l'angle des parcours routiers effectués. La dernière section, enfin, examine le transport de fret par voie aérienne.

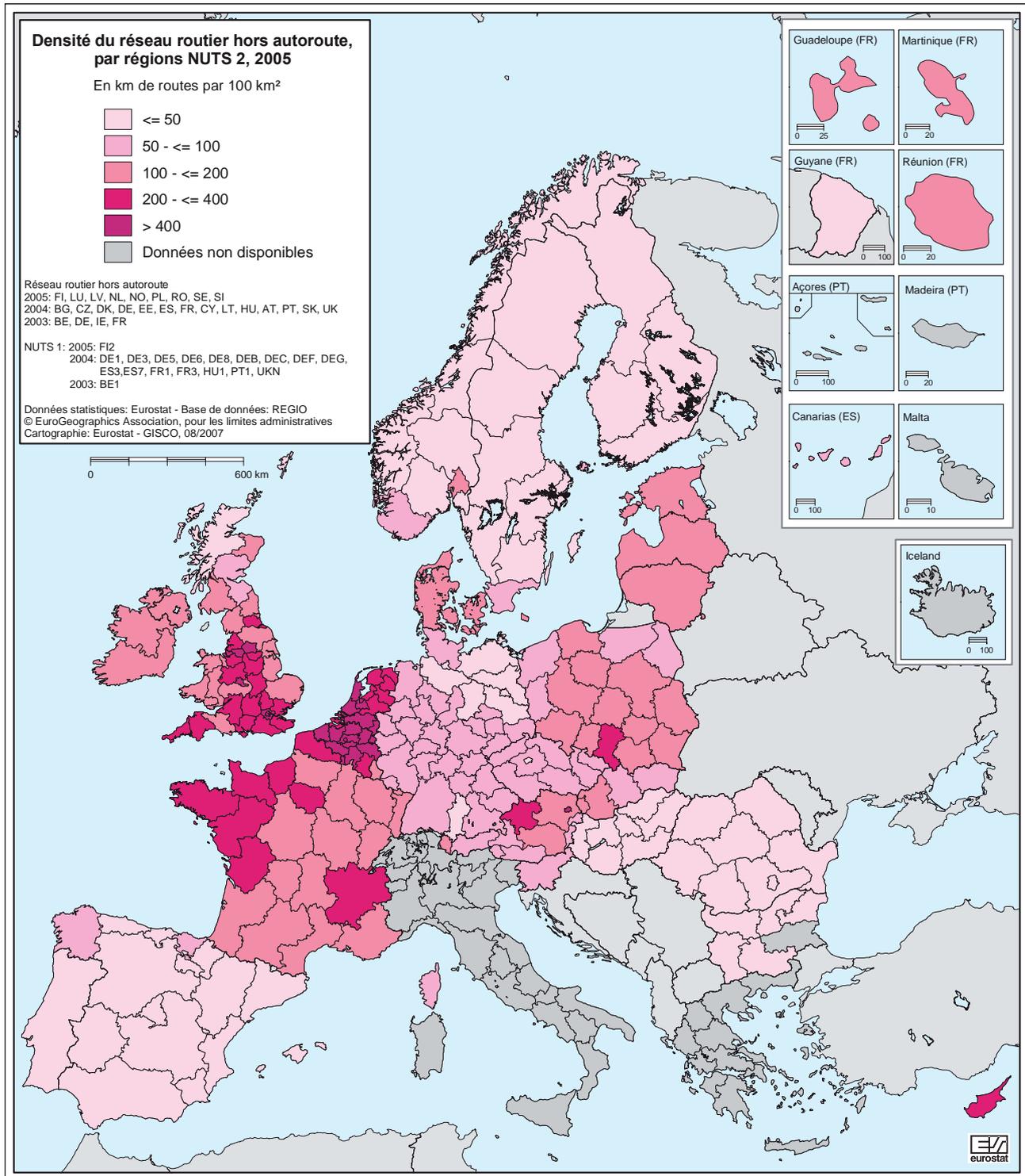
Infrastructure de transport

Les bases de données statistiques d'Eurostat contiennent des données au niveau NUTS 2 sur les réseaux routiers, ferroviaires et de voies navigables intérieures. L'infrastructure routière est subdivisée en deux catégories, à savoir les autoroutes et les autres routes. Les liaisons ferroviaires sont classées d'après les deux critères suivants: lignes à une ou plusieurs voies, électrifiées ou non. Les données sur les voies navigables intérieures (canaux, cours d'eau et lacs) sont de qualité variable, car beaucoup d'États membres ne distinguent pas entre canaux larges à grande capacité et canaux étroits à moindre capacité.

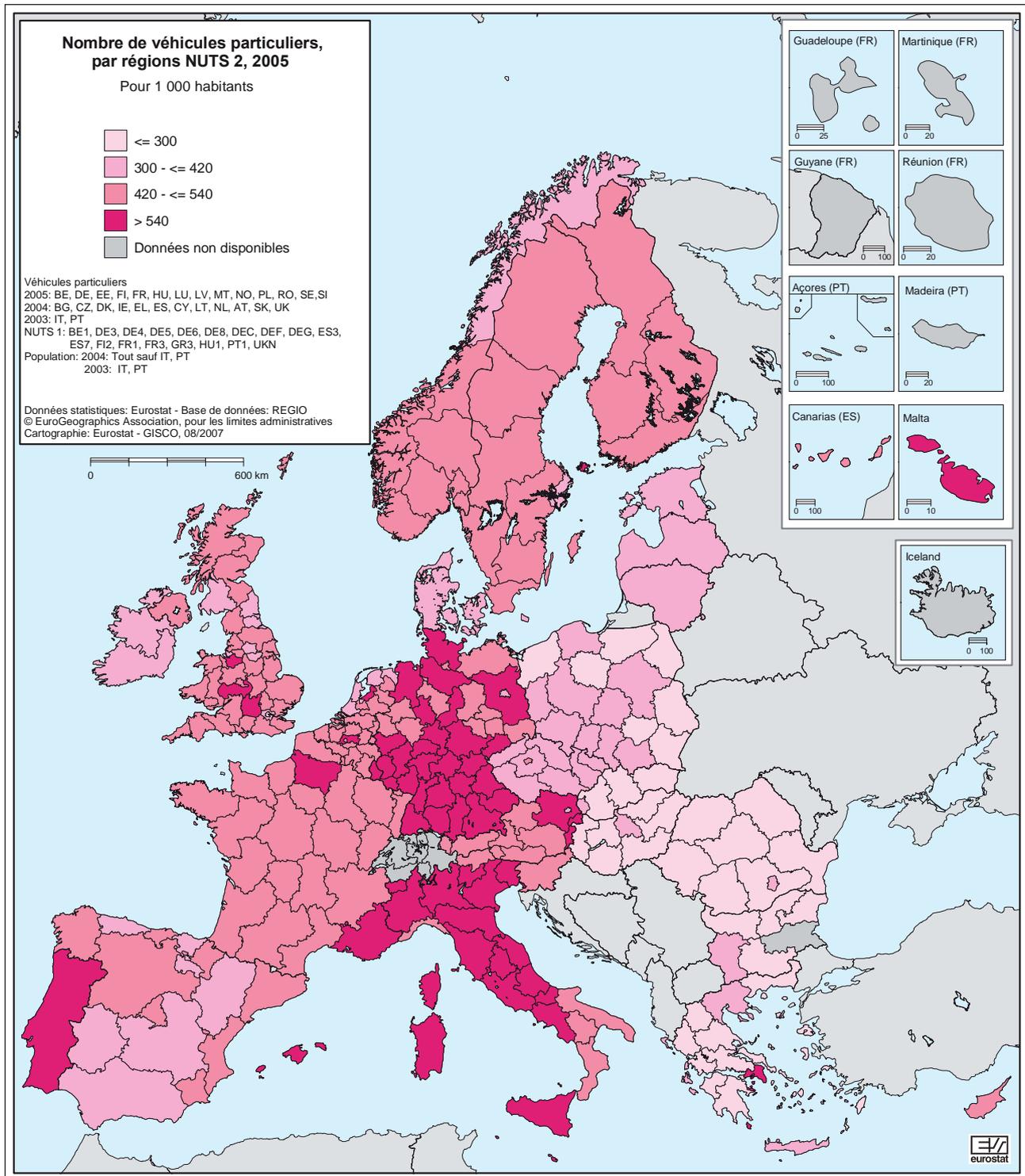
Un réseau étendu de grandes routes et d'autoroutes confère généralement aux régions un avantage en matière de concurrence et de développement. La carte 9.1 montre la longueur du réseau routier hors autoroutes, exprimée en kilomètres de routes pour 100 km², dans les régions de niveau NUTS 2 en 2005.

- La densité routière est étroitement corrélée au degré d'urbanisation, comme on peut le constater en Belgique et dans les régions Noord-Holland et Zuid-Holland aux Pays-Bas (plus de 400 kilomètres de routes pour 100 km²).
- Les régions comportant de grandes agglomérations ont, en général, des densités routières plus élevées. Il s'agit souvent de régions connaissant une forte migration alternante entre le domicile et le lieu de travail. Tel est le cas, par exemple, des régions Inner London au Royaume-Uni, Wien en Autriche et Île-de-France (avec Paris) en France.
- Certaines régions possédant d'importants pôles industriels ont également un réseau routier très dense, comme West Midlands (avec Birmingham), Merseyside (avec Liverpool) et Greater Manchester (avec Manchester) au Royaume-Uni.
- De même, les régions comprenant de grands ports disposent de réseaux routiers étendus pour le transport de marchandises à destination et en provenance de la côte. À titre d'exemples, on peut citer les régions Nord - Pas-de-Calais en France, Antwerpen et West-Vlaanderen en Belgique, ainsi que Zuid-Holland et Noord-Holland aux Pays-Bas.
- Les régions périphériques de l'Union européenne, par exemple certaines régions insulaires, ont généralement de faibles densités routières (moins de 30 kilomètres de routes pour 100 km²). Il en va notamment ainsi pour les régions Pohjois-Suomi en Finlande, Islands and Highlands au Royaume-Uni et Nord-Norge en Norvège.
- Certaines régions insulaires, telles que la Martinique (France) et Chypre, ont de fortes densités routières, ce qui reflète l'importance qu'une infrastructure de transport moderne revêt pour des zones touristiques.
- Les régions bulgares et roumaines pour lesquelles des données sont disponibles ont une densité routière comparable à celle des régions les moins urbanisées de l'UE, telles que la plupart des régions espagnoles et portugaises (moins de 50 kilomètres de routes pour 100 km²).
- En ce qui concerne la densité autoroutière, les mêmes grandes tendances que pour les autres routes peuvent s'observer. Seule l'Allemagne a une faible densité d'autres routes et une forte densité d'autoroutes. Certaines zones en rose clair de l'Allemagne, comme le centre

Carte 9.1: Densité du réseau routier hors autoroute, par régions NUTS 2, 2005
 En km de routes par 100 km²



Carte 9.2: Nombre de véhicules particuliers, par régions NUTS 2, 2005
Pour 1 000 habitants



du pays, sont, en fait, dotées d'un vaste réseau d'autres routes, mais les routes secondaires et communales ne sont pas prises en compte dans les «autres routes».

Matériel de transport

Le matériel de transport peut se définir comme l'ensemble des véhicules transportant des marchandises et/ou des passagers et englobe, par conséquent, les véhicules automobiles, les trains, les navires de mer et bateaux de navigation intérieure, ainsi que les avions. Les données sur les véhicules au niveau NUTS 2 sont ventilées par catégorie de véhicules (voitures particulières, autobus, camions, tracteurs et motocycles). La présente section n'aborde cependant qu'un seul de ces indicateurs, à savoir les voitures particulières.

La carte 9.2 représente le parc de voitures particulières par région NUTS 2, mesuré par le nombre de voitures pour 1 000 habitants.

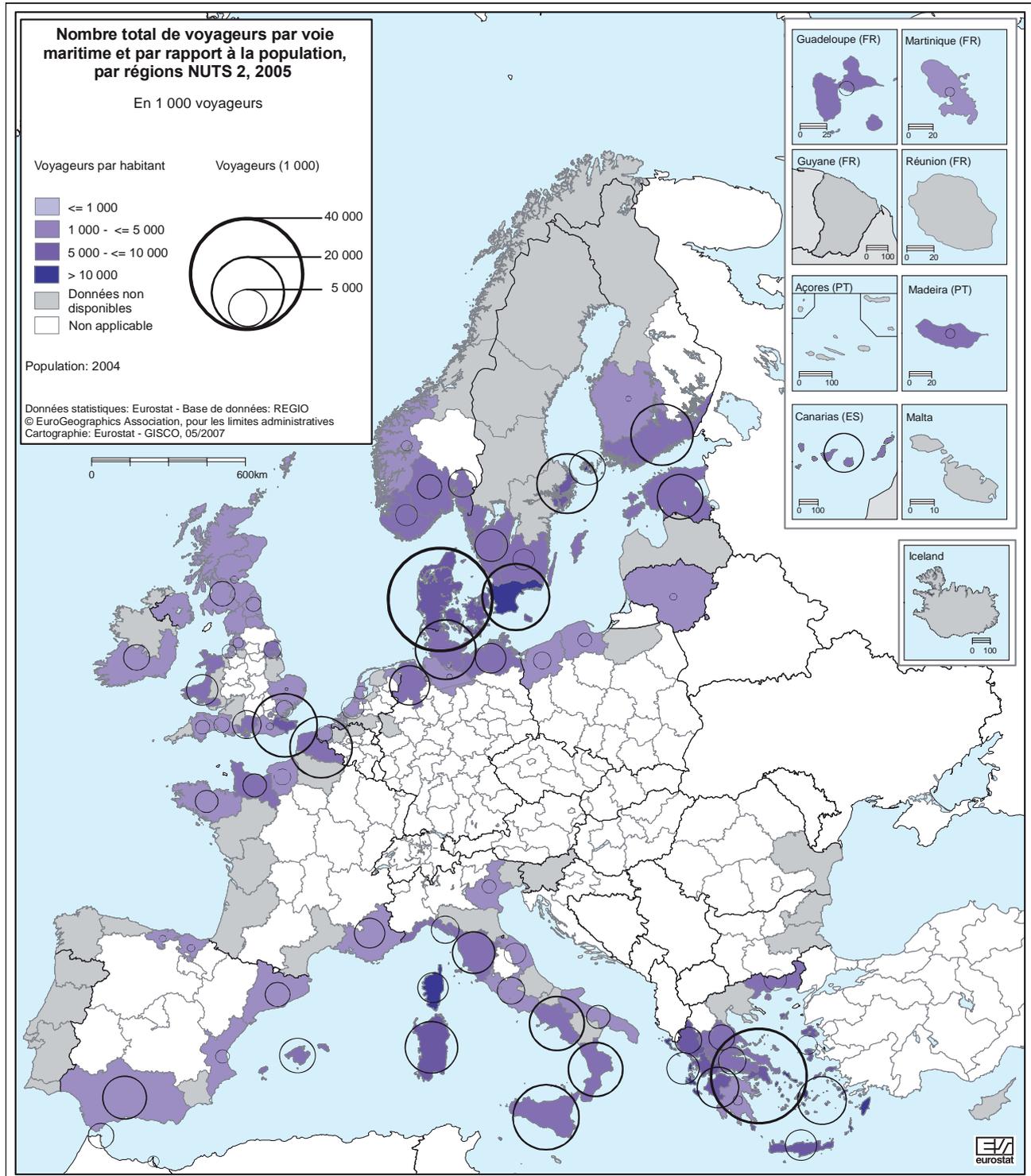
- Les régions comprenant de grands centres urbains — par exemple Wien en Autriche, Berlin en Allemagne et Inner London au Royaume-Uni — ont un taux de possession de voitures relativement bas (moins de 420 voitures pour 1 000 habitants), ce qui peut s'expliquer par l'influence de facteurs tels que l'existence d'un réseau de transports publics bien développé, les difficultés de stationnement ou la concentration d'étudiants, d'immigrants et d'autres groupes à faibles revenus.
- Dans certains pays, la région urbaine centrale peut être entourée d'une région à fort taux de possession de voitures, ce qui peut signifier qu'un grand nombre de migrants alternants (ou navetteurs) dépendent de la voiture pour aller travailler dans la grande ville. Tel est le cas dans les régions Vlaams Brabant en Belgique (570 voitures pour 1 000 habitants) et Brandenburg en Allemagne (556 voitures pour 1 000 habitants). Au contraire, un faible taux de possession de voitures autour du centre urbain peut indiquer une large utilisation des transports publics par les navetteurs, comme dans la région Outer London. Dans les régions NUTS 2 de taille plus importante qui comportent une grande ville centrale et un arrière-pays étendu, la densité de voitures est généralement répartie de façon plus ou moins homogène. Il en va ainsi dans les régions Comunidad de Madrid en Espagne et Île-de-France (avec Paris) en France, où les facteurs précités ont tendance à s'équilibrer.

- Comme la possession de voitures constitue souvent un indicateur du développement économique d'une région (mesuré par le PIB par habitant), on pourrait s'attendre à ce que les régions à niveaux de PIB élevés aient des taux de possession de voitures élevés. Si le Grand-Duché de Luxembourg et de nombreuses régions d'Allemagne suivent effectivement ce schéma, alors que la plupart des régions de Grèce, de Roumanie et de Bulgarie présentent des valeurs faibles pour les deux indicateurs, la carte 9.2 n'en fait pas moins ressortir que certaines régions font exception à la règle: les régions Highlands and Islands au Royaume-Uni et Molise en Italie ont des taux de possession de voitures élevés, mais des PIB faibles.
- Dans un petit nombre de régions faiblement peuplées, la possession d'une voiture peut être indispensable pour se rendre au travail et en revenir. Parmi ces régions figurent notamment Midi-Pyrénées en France, ainsi que les régions finlandaises et suédoises situées loin des capitales.
- Les deux nouveaux États membres — Roumanie et Bulgarie — ont un taux de possession de voitures inférieur à 300 voitures pour 1 000 habitants, niveau qui, ailleurs dans l'UE, ne se rencontre qu'en Grèce, en Slovaquie, en Pologne et en Hongrie (sauf pour les régions des capitales de ces pays). Abstraction faite de sa région la plus septentrionale, la Norvège affiche des niveaux proches de ceux de la Suède et de la Finlande (entre 400 et 500 voitures pour 1 000 habitants).
- Les régions dont l'économie est très fortement tributaire du tourisme semblent également avoir des densités de voitures élevées. Les régions méditerranéennes espagnoles, françaises et italiennes (y compris les régions insulaires), en particulier, dont certaines abritent de nombreux ressortissants étrangers à la retraite, possèdent un parc de voitures relativement important.

Transport maritime

Des statistiques du transport maritime sont disponibles au niveau régional NUTS 2: elles renseignent sur les mouvements de passagers et de fret dans les régions, exprimés en milliers de passagers et de tonnes. Il existe deux séries chronologiques pour ces indicateurs. L'une remonte jusqu'à 1978 et se termine avec l'année de référence 1998. Depuis 1999, une nouvelle méthodologie est uti-

Carte 9.3: Nombre total de voyageurs par voie maritime et par rapport à la population, par régions NUTS 2, 2005
En 1 000 voyageurs



lisée dans les États membres pour obtenir ces statistiques régionales, lesquelles sont, en outre, stockées dans des tableaux distincts au sein de la base de données. En raison des différences de méthodologie, les deux séries chronologiques ne sont plus directement comparables.

Les données régionales collectées en vertu de la directive 95/64/CE du Conseil ne portent que sur les ports traitant un volume de passagers et de fret supérieur à un certain seuil annuel, à savoir 200 000 passagers et 1 million de tonnes de marchandises par an. Les données présentées sur les cartes suivantes peuvent dès lors différer des totaux nationaux, dans la mesure où le trafic des petits ports n'est pas pris en compte. La répartition régionale du volume de trafic peut néanmoins être représentée assez fidèlement, car la contribution des ports de moindre importance au volume total de trafic est considérée comme faible.

L'ensemble actuel des indicateurs régionaux pour le transport maritime comprend des données sur le fret ventilées en tonnes de fret chargé et déchargé, ainsi que des données sur les passagers embarqués et débarqués, au niveau NUTS 2 dans les deux cas. Dans la présente section, seules les données sur les passagers maritimes sont prises en considération.

La carte 9.3 classe les régions en fonction du nombre de passagers rapporté à leur population (représenté par la couleur de la région) et du nombre total de passagers maritimes passant par les ports des régions (représenté par les cercles). Les chiffres des passagers maritimes sont exprimés en nombre de passagers par habitant, afin d'éliminer la variation des nombres absolus due aux différences de population régionale. Ils portent sur le transport national, intra - EU-25 et extra - EU-25 de passagers. En ce qui concerne toutefois le transport national et intracommunautaire, il convient de noter que les passagers sont comptabilisés deux fois, une fois à l'embarquement et une fois au débarquement. Les totaux surestiment donc le nombre de voyages réellement effectués. Les informations de la carte 9.3 se rapportent uniquement aux régions côtières abritant des ports de passagers.

- L'observation de la carte permet de distinguer plusieurs «paires de régions» ayant des chiffres de passagers similaires. Ces paires correspondent aux principales liaisons par ferry en Europe: Helsingborg-Helsingør pour la traversée entre la région Sydsverige en Suède et le Danemark, Calais-Douvres pour le trafic entre le Nord - Pas-de-Calais en France et la région Kent au Royaume-Uni, ainsi que

Reggio di Calabria - Messine pour la liaison entre les régions Calabria et Sicilia en Italie.

- Avec plus de 35 millions de passagers, le Danemark est la première région en matière de transport maritime de passagers, grâce à ses nombreuses liaisons par ferry entre ses diverses îles, de même qu'avec l'Allemagne, la Suède et la Norvège. La région Attiki en Grèce affiche des chiffres d'un niveau semblable pour le nombre total de passagers maritimes — pratiquement le double du nombre de passagers relevé pour les régions Sydsverige en Suède et Sicilia en Italie, qui occupent les positions suivantes du classement.
- En règle générale, les régions situées le long des côtes méditerranéennes de la Grèce et de l'Italie ont des chiffres élevés pour le nombre total de passagers. Cependant, la double comptabilisation de passagers évoquée ci-dessus s'applique tout particulièrement aux ports italiens et grecs dont il est question ici, étant donné qu'ils assurent tous des liaisons nationales par ferry.
- Les régions à forte activité touristique, telles que certaines régions de Grèce et les îles de la France ou de l'Espagne, enregistrent, elles aussi, des nombres de passagers élevés. Leurs chiffres sont plus impressionnants encore lorsqu'ils sont mis en relation avec l'effectif des populations locales. Ce constat vaut, par exemple, pour la région Ciudad Autónoma de Ceuta en Espagne (2 millions de passagers ou 29 819 passagers par habitant) et la Corse en France (3 millions de passagers ou 11 138 passagers par habitant).

Fret routier

Les données sur le fret routier sont collectées au titre du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route, qui a remplacé les directives précédentes. Le règlement actuel prévoit la transmission d'un plus grand ensemble de variables à Eurostat, sous la forme d'enregistrements de données individuelles sur les véhicules, les parcours et les opérations de transport de marchandises. Ces données sont recueillies au moyen d'enquêtes par sondage sur les véhicules de transport de marchandises dans les États membres. À partir de l'année de référence 1999, les microdonnées sont transmises sur une base trimestrielle, cinq mois après l'expiration de la période de référence. Chaque pays déclarant collecte des données sur les activités de transport de marchandises réali-

sées, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de son territoire national, par les véhicules routiers automobiles immatriculés dans ce pays, si bien que les doubles comptes à l'échelon européen sont évités. Les données sur les transports effectués par des transporteurs non européens sur le territoire des États membres ne sont pas recueillies. Le règlement permet d'exclure de l'enquête les véhicules dont la charge utile est inférieure à 3,5 tonnes.

L'une des principales valeurs ajoutées apportées par le règlement du Conseil réside dans les informations sur l'origine et la destination régionales des transports routiers intracommunautaires. Actuellement, les transports nationaux sont déclarés au niveau NUTS 3. Pour les transports internationaux, le règlement prévoit une période transitoire durant laquelle les origines et destinations peuvent être déclarées à l'aide de codes de pays. L'objectif ultime est néanmoins que les transports internationaux soient également déclarés au niveau NUTS 3.

La carte 9.4 indique le nombre total de parcours routiers par région divisé par la superficie en km² de la région, ainsi que la part de parcours en charge. Les données de tous les pays déclarants sont agrégées par région. Le nombre total de parcours routiers d'une région comprend les parcours à vide et en charge, les parcours intra- et extra-UE et les parcours de chargement/déchargement. La part de parcours en charge est définie comme la proportion de tels parcours dans le nombre total de parcours de la région considérée. Les parcours intrarégionaux sont pris en compte une seule fois.

- La carte 9.4 fait apparaître l'importance, en termes de parcours de fret routier, des régions voisines des grands ports situés sur les côtes de la mer du Nord et de la Manche. En guise d'exemples, peuvent être citées les régions Zuid-Holland (avec le port de Rotterdam) aux Pays-Bas et Antwerpen (avec le port d'Anvers) en Belgique (plus de 2 500 parcours routiers par km²). Par ailleurs, la carte met en évidence les deux principaux axes de transport traversant l'Europe: le premier part du nord de l'Italie et passe par l'Allemagne, puis les Pays-Bas, pour aboutir au Royaume-Uni, tandis que le second, qui lui est pratiquement parallèle, va de la République slovaque à l'Allemagne du Nord, en passant par la République tchèque et la Pologne.
- Les régions comprenant des capitales — par exemple Inner London au Royaume-Uni, Praha en République tchèque et Lisboa au Portugal — connaissent un trafic très dense

en termes de parcours de fret routier. Cette situation est probablement due à la petite taille de ces régions, mais, d'un autre côté, les zones urbaines à haute densité de population nécessitent sans doute un ravitaillement plus important.

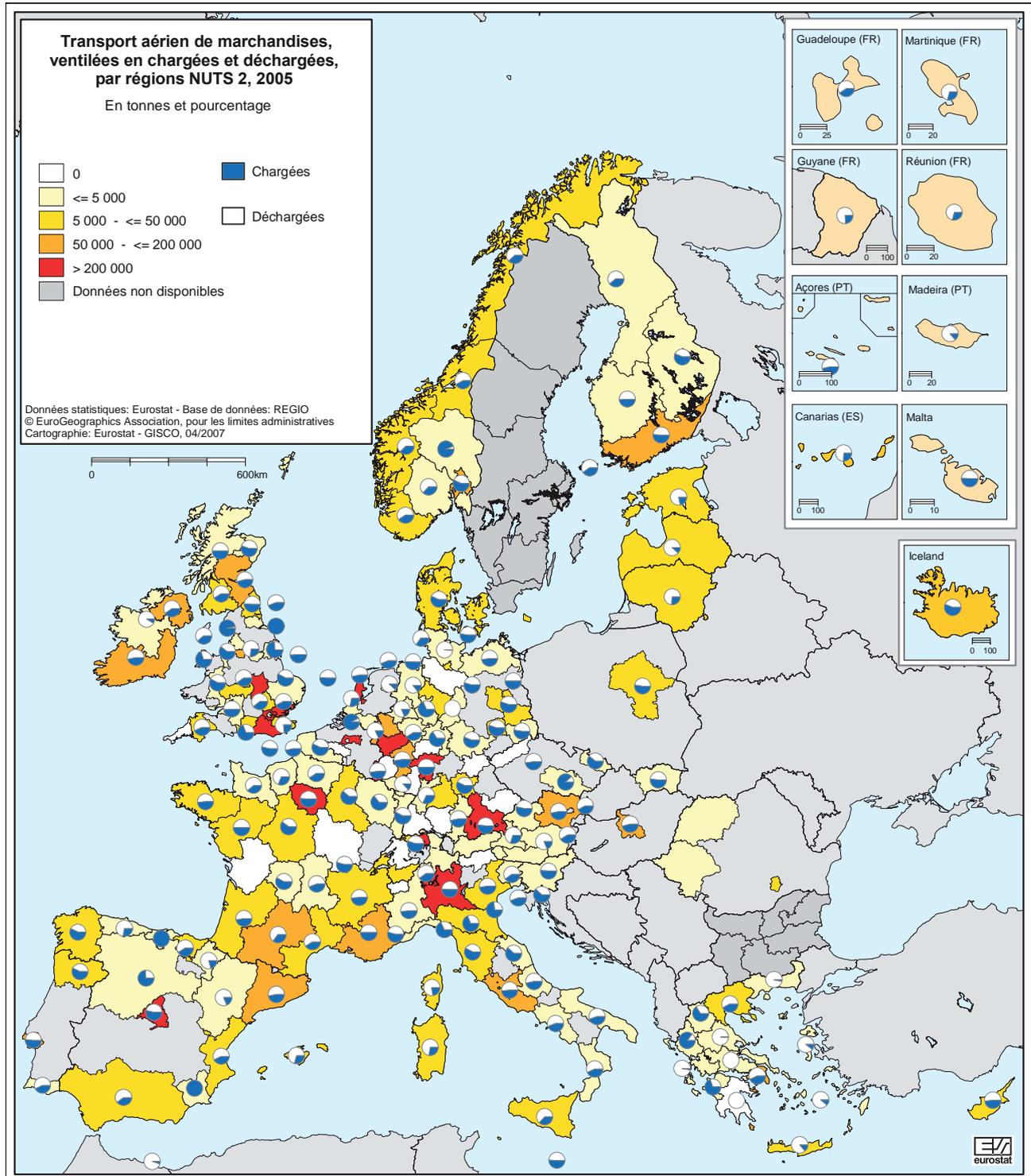
- Les régions à forte concentration d'activités industrielles attirent de nombreux parcours de fret, comme les régions West and South Yorkshire au Royaume-Uni, Moravskoslezsko en République tchèque et Śląskie en Pologne, dans lesquelles de grandes entreprises sidérurgiques sont implantées.
- Si l'on considère la part de parcours en charge dans l'ensemble des parcours, on constate que ce sont les régions du nord de l'Italie (Veneto, Lombardia et Piemonte) et la région Hampshire and Isle of Wight au Royaume-Uni qui, du fait de leurs activités industrielles vraisemblablement, enregistrent les proportions les plus élevées. Les régions belges ont également des parts supérieures à 80 %. Les proportions de parcours en charge sont relativement faibles (moins de 70 %) en Espagne, au Portugal et dans le sud de la France. Il en va de même pour la République tchèque, la Hongrie, la Pologne et la Slovaquie. Au sein de l'UE, la part de parcours en charge dans l'ensemble des parcours se monte à 73,7 %.

Transport aérien

Les bases de données statistiques d'Eurostat contiennent des statistiques, établies au niveau régional, sur le transport aérien de passagers et de fret. Ces séries indiquent les mouvements de passagers et de fret dans les régions NUTS 2, exprimés respectivement en milliers de passagers et de tonnes. Les données sur les passagers sont ventilées en passagers embarqués, débarqués et en transit. Les données statistiques sur le fret font une distinction entre les tonnes de fret chargé et déchargé. Ici aussi, deux séries chronologiques reposant sur des méthodologies différentes sont disponibles. La série remontant jusqu'à 1978 s'est terminée avec l'année de référence 1998 et a été remplacée, à partir de 1999, par une nouvelle série chronologique utilisant des définitions différentes.

Les données sur le transport aérien sont actuellement collectées en vertu du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne. Elles proviennent d'enquêtes nationales sur les aéroports. Le règlement prévoit la collecte

Carte 9.5: Transport aérien de marchandises, ventilées en chargées et déchargées, par régions NUTS 2, 2005
En tonnes et pourcentage



de données mensuelles détaillées pour les aéroports dont le trafic est supérieur à 150 000 passagers par an. Pour les aéroports dont le trafic est inférieur à 150 000 mais supérieur à 15 000 passagers, seules des données annuelles agrégées sont requises, tandis qu'aucune donnée n'est à fournir pour les petits aéroports. Les données présentées sur la carte 9.5 peuvent, par conséquent, différer des totaux nationaux, dans la mesure où les petits aéroports et les aéroports ne communiquant que des données agrégées ne sont pas pris en compte. Néanmoins, même en l'absence de données pour les petits aéroports, la répartition régionale peut être considérée comme représentative.

Dans la présente section consacrée au transport aérien, l'accent est mis sur les données de fret. Les chiffres couvrent tous les États membres, à l'exception de la Bulgarie et de la Suède, ainsi que trois pays de l'AELE, à savoir l'Islande, la Norvège et la Suisse. Il est à noter que, pour le Danemark, les données sur le fret de l'aéroport de Copenhague ne sont pas disponibles.

La carte 9.5 illustre deux indicateurs: le volume total de fret transporté par voie aérienne dans chaque région, exprimé en tonnes (représenté par la couleur de la région), et la part de fret chargé et déchargé pour chaque région (indiquée par les diagrammes à secteurs).

- Les régions se classant en tête au regard du tonnage total de fret sont Darmstadt (Frankfurt), Noord-Holland (Amsterdam), Outer London et Île-de-France (Paris), avec chacune plus d'un million de tonnes de marchandises transportées. Cela confirme l'importance des principaux aéroports nationaux de l'Allemagne, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la France. La capacité de transporter du fret sur les nombreuses liaisons de passagers assurées au départ de ces quatre aéroports explique la position dominante de ces derniers. Pour les régions précitées, les volumes de fret chargé et déchargé sont à peu près égaux. Les régions Vlaams-Brabant en Belgique, Köln en Allemagne, Lombardia en Italie et le Grand-Duché de Luxembourg enregistrent des volumes record d'environ un demi-million de tonnes de marchandises chargées.
- Dans la plupart des régions, le fret déchargé est supérieur au fret chargé, ce qui atteste de la dépendance de l'Union européenne à l'égard des importations (44 % de fret chargé et 56 % de fret déchargé pour l'UE dans son ensemble).

ble). Les régions Lancashire et Hampshire and Isle of Wight au Royaume-Uni (plus de 75 % de fret chargé) constituent des exceptions pour lesquelles, en raison de la présence d'activités industrielles probablement, le volume de fret chargé est plus grand que celui de fret déchargé.

- Le rapport entre marchandises déchargées et chargées est particulièrement élevé — c'est-à-dire qu'il est déchargé davantage de marchandises qu'il n'en est chargé — dans les régions insulaires, dont l'activité économique principale est le tourisme. Tel est, par exemple, le cas pour les régions Notio Aigaio en Grèce et Região Autónoma da Madeira au Portugal. La part de marchandises chargées est également faible en Lettonie et à Chypre.
- Le volume de fret transporté par voie aérienne en Roumanie est peu élevé en comparaison de celui observé dans la plupart des autres pays de l'UE: 17 000 tonnes contre une moyenne de 78 189 tonnes pour l'Union européenne (EU-26). Aucune donnée n'est disponible pour la Bulgarie.

Conclusion

Les données reproduites sur les six cartes ci-dessus ne représentent qu'une partie du vaste ensemble de statistiques régionales des transports disponibles dans les bases de données statistiques d'Eurostat. Ces statistiques font ressortir des schémas de variation entre régions dans lesquels les variables relatives aux transports sont souvent étroitement liées aux niveaux d'activité économique. Comme mentionné, les politiques de transport sont au cœur des efforts visant à réduire les inégalités et à renforcer la cohésion entre les régions. Au sein d'une Europe élargie, les disparités économiques et infrastructurelles sont aujourd'hui plus évidentes que par le passé. L'un des objectifs à long terme d'Eurostat consiste à développer les indicateurs régionaux actuels sur les transports en vue de pouvoir mieux comprendre l'incidence des politiques de transport sur la croissance économique, les besoins en matière de transport et l'environnement.

Dans les nouveaux États membres — Bulgarie et Roumanie —, la variation régionale des indicateurs de transport est tout à fait proche de celle constatée pour le reste de l'UE. Le volume de trafic y est comparable à celui des pays du sud de l'Union.



Notes méthodologiques

Eurostat collecte, compile et diffuse un large éventail d'indicateurs régionaux. Les données sur les infrastructures routières et ferroviaires, les voies navigables intérieures, les parcs de véhicules et les accidents de la route sont actuellement recueillies dans les États membres et les pays candidats sur une base volontaire, par le biais de questionnaires annuels, tandis que les données sur le transport routier, maritime et aérien de passagers et de marchandises sont directement dérivées des collectes de données prévues par la législation. En outre, les parcours effectués par les véhicules sont tirés d'une étude spécifique des données du transport routier.

Les indicateurs régionaux des transports sont diffusés gratuitement sur le site internet d'Eurostat, sous le thème «Transports», et repris sous le thème «Statistiques générales et régionales». Les données sont organisées en 18 tableaux relatifs aux transports, couvrant l'infrastructure, le parc de véhicules, les parcours routiers, les transports maritime et aérien (avec, dans chaque cas, des tableaux distincts pour le fret et les passagers) et la sécurité routière (mesurée par les nombres de tués et blessés dans les accidents de la route). Toutes les données sont annuelles, les séries chronologiques pour les infrastructures de transport, ainsi que pour les transports maritime et aérien, remontant à l'année de référence 1978, tandis que les séries concernant les données sur la sécurité routière commencent en 1988.

Compte tenu de la nature des transports, une ventilation géographique est intégrée dans la plupart des actes législatifs régissant la collecte de statistiques sur les flux de transport, ce qui, comme indiqué ci-dessus, permet de produire directement des indicateurs régionaux sur les transports maritime et aérien. Par ailleurs, d'autres indicateurs de transport régionaux sur les flux de transport sont disponibles sous les domaines distincts suivants du thème «Transports»: «Transport routier», «Transport ferroviaire» et «Navigation intérieure». De plus amples informations sur les flux de transport entre les aéroports et entre les ports sont également proposées sous les domaines «Transport maritime» et «Transport aérien».

Afin de mettre en évidence le potentiel qu'offrent les statistiques des transports pour l'analyse des caractéristiques régionales, la contribution de cette année se concentre sur les données relatives aux flux de transport régionaux qui sont dérivées des collectes de données maritimes, aériennes, routières et de navigation intérieure prévues par la législation. Les données des cartes ci-dessus ont été extraites et agrégées à partir des bases de données de ces différents modes de transport et ne se retrouvent pas directement sur le site internet d'Eurostat. Le but poursuivi ici est d'apporter une valeur ajoutée supplémentaire par rapport aux données déjà accessibles au public sur le site internet.



Annexe

UNION EUROPÉENNE: Régions au niveau NUTS 2

Belgique

BE10 Région de Bruxelles-Capitale/
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
BE21 Prov. Antwerpen
BE22 Prov. Limburg (B)
BE23 Prov. Oost-Vlaanderen
BE24 Prov. Vlaams-Brabant
BE25 Prov. West-Vlaanderen
BE31 Prov. Brabant Wallon
BE32 Prov. Hainaut
BE33 Prov. Liège
BE34 Prov. Luxembourg (B)
BE35 Prov. Namur

Bulgarie

BG31 Severozapaden
BG32 Severen tsentralen
BG33 Severoiztochen
BG34 Yugoiztochen
BG41 Yugozapaden
BG42 Yuzhen tsentralen

République tchèque

CZ01 Praha
CZ02 Střední Čechy
CZ03 Jihozápad
CZ04 Severozápad
CZ05 Severovýchod
CZ06 Jihovýchod
CZ07 Střední Morava
CZ08 Moravskoslezsko

Danemark

DK00 Danmark

Allemagne

DE11 Stuttgart
DE12 Karlsruhe

DE13 Freiburg

DE14 Tübingen

DE21 Oberbayern

DE22 Niederbayern

DE23 Oberpfalz

DE24 Oberfranken

DE25 Mittelfranken

DE26 Unterfranken

DE27 Schwaben

DE30 Berlin

DE41 Brandenburg — Nordost

DE42 Brandenburg — Südwest

DE50 Bremen

DE60 Hamburg

DE71 Darmstadt

DE72 Gießen

DE73 Kassel

DE80 Mecklenburg-Vorpommern

DE91 Braunschweig

DE92 Hannover

DE93 Lüneburg

DE94 Weser-Ems

DEA1 Düsseldorf

DEA2 Köln

DEA3 Münster

DEA4 Detmold

DEA5 Arnsberg

DEB1 Koblenz

DEB2 Trier

DEB3 Rheinhessen-Pfalz

DEC0 Saarland

DED1 Chemnitz

DED2 Dresden

DED3 Leipzig

DEE1 Dessau

DEE2 Halle

DEE3 Magdeburg

DEF0 Schleswig-Holstein

DEG0 Thüringen

Estonie

EE00 Eesti

Irlande

IE01 Border, Midland and Western

IE02 Southern and Eastern

Grèce

GR11 Anatoliki Makedonia,Thraki

GR12 Kentriki Makedonia

GR13 Dytiki Makedonia

GR14 Thessalia

GR21 Ipeiros

GR22 Ionia Nisia

GR23 Dytiki Ellada

GR24 Sterea Ellada

GR25 Peloponnisos

GR30 Attiki

GR41 Voreio Aigaio

GR42 Notio Aigaio

GR43 Kriti

Espagne

ES11 Galicia

ES12 Principado de Asturias

ES13 Cantabria

ES21 País Vasco

ES22 Comunidad Foral de Navarra

ES23 La Rioja

ES24 Aragón

ES30 Comunidad de Madrid

ES41 Castilla y León

ES42 Castilla-La Mancha

ES43 Extremadura

ES51 Cataluña

ES52 Comunidad Valenciana

ES53 Illes Balears

ES61 Andalucía



ES62 Región de Murcia
ES63 Ciudad Autónoma de Ceuta
ES64 Ciudad Autónoma de Melilla
ES70 Canarias

France

FR10 Île-de-France
FR21 Champagne-Ardenne
FR22 Picardie
FR23 Haute-Normandie
FR24 Centre
FR25 Basse-Normandie
FR26 Bourgogne
FR30 Nord - Pas-de-Calais
FR41 Lorraine
FR42 Alsace
FR43 Franche-Comté
FR51 Pays de la Loire
FR52 Bretagne
FR53 Poitou-Charentes
FR61 Aquitaine
FR62 Midi-Pyrénées
FR63 Limousin
FR71 Rhône-Alpes
FR72 Auvergne
FR81 Languedoc-Roussillon
FR82 Provence-Alpes-Côte d'Azur
FR83 Corse
FR91 Guadeloupe
FR92 Martinique
FR93 Guyane
FR94 Réunion

Italie

ITC1 Piemonte
ITC2 Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste
ITC3 Liguria
ITC4 Lombardia
ITD1 Provincia Autonoma Bolzano/
Bozen
ITD2 Provincia Autonoma Trento
ITD3 Veneto
ITD4 Friuli-Venezia Giulia
ITD5 Emilia-Romagna

ITE1 Toscana
ITE2 Umbria
ITE3 Marche
ITE4 Lazio
ITF1 Abruzzo
ITF2 Molise
ITF3 Campania
ITF4 Puglia
ITF5 Basilicata
ITF6 Calabria
ITG1 Sicilia
ITG2 Sardegna

Chypre

CY00 Kypros/Kıbrıs

Lettonie

LV00 Latvija

Lituanie

LT00 Lietuva

Luxembourg

LU00 Luxembourg (Grand-Duché)

Hongrie

HU10 Közép-Magyarország
HU21 Közép-Dunántúl
HU22 Nyugat-Dunántúl
HU23 Dél-Dunántúl
HU31 Észak-Magyarország
HU32 Észak-Alföld
HU33 Dél-Alföld

Malte

MT00 Malta

Pays-Bas

NL11 Groningen
NL12 Friesland
NL13 Drenthe
NL21 Overijssel

NL22 Gelderland
NL23 Flevoland
NL31 Utrecht
NL32 Noord-Holland
NL33 Zuid-Holland
NL34 Zeeland
NL41 Noord-Brabant
NL42 Limburg (NL)

Autriche

AT11 Burgenland
AT12 Niederösterreich
AT13 Wien
AT21 Kärnten
AT22 Steiermark
AT31 Oberösterreich
AT32 Salzburg
AT33 Tirol
AT34 Vorarlberg

Pologne

PL11 Łódzkie
PL12 Mazowieckie
PL21 Małopolskie
PL22 Śląskie
PL31 Lubelskie
PL32 Podkarpackie
PL33 Świętokrzyskie
PL34 Podlaskie
PL41 Wielkopolskie
PL42 Zachodniopomorskie
PL43 Lubuskie
PL51 Dolnośląskie
PL52 Opolskie
PL61 Kujawsko-Pomorskie
PL62 Warmińsko-Mazurskie
PL63 Pomorskie

Portugal

PT11 Norte
PT15 Algarve
PT16 Centro (P)
PT17 Lisboa



PT18 Alentejo
PT20 Região Autónoma dos Açores
PT30 Região Autónoma da Madeira

Roumanie

RO11 Nord-Vest
RO12 Centru
RO21 Nord-Est
RO22 Sud-Est
RO31 Sud — Muntenia
RO32 București — Ilfov
RO41 Sud-Vest Oltenia
RO42 Vest

Slovénie

SI00 Slovenija

Slovaquie

SK01 Bratislavský kraj
SK02 Západné Slovensko
SK03 Stredné Slovensko
SK04 Východné Slovensko

Finlande

FI13 Itä-Suomi
FI18 Etelä-Suomi
FI19 Länsi-Suomi

FI1A Pohjois-Suomi
FI20 Åland

Suède

SE01 Stockholm
SE02 Östra Mellansverige
SE04 Sydsverige
SE06 Norra Mellansverige
SE07 Mellersta Norrland
SE08 Övre Norrland
SE09 Småland med öarna
SE0A Västsverige

Royaume-Uni

UKC1 Tees Valley and Durham
UKC2 Northumberland and Tyne and Wear
UKD1 Cumbria
UKD2 Cheshire
UKD3 Greater Manchester
UKD4 Lancashire
UKD5 Merseyside
UKE1 East Riding and North Lincolnshire
UKE2 North Yorkshire
UKE3 South Yorkshire
UKE4 West Yorkshire
UKF1 Derbyshire and Nottinghamshire

UKF2 Leicestershire, Rutland and Northamptonshire
UKF3 Lincolnshire
UKG1 Herefordshire, Worcestershire and Warwickshire
UKG2 Shropshire and Staffordshire
UKG3 West Midlands
UKH1 East Anglia
UKH2 Bedfordshire and Hertfordshire
UKH3 Essex
UKI1 Inner London
UKI2 Outer London
UKJ1 Berkshire, Buckinghamshire and Oxfordshire
UKJ2 Surrey, East and West Sussex
UKJ3 Hampshire and Isle of Wight
UKJ4 Kent
UKK1 Gloucestershire, Wiltshire and North Somerset
UKK2 Dorset and Somerset
UKK3 Cornwall and Isles of Scilly
UKK4 Devon
UKL1 West Wales and the Valleys
UKL2 East Wales
UKM1 North Eastern Scotland
UKM2 Eastern Scotland
UKM3 South Western Scotland
UKM4 Highlands and Islands
UKN0 Northern Ireland



PAYS DE L'AELE: Régions statistiques dans niveau 2

Islande

IS Ísland

Liechtenstein

LI Liechtenstein

Norvège

NO01 Oslo og Akershus

NO02 Hedmark og Oppland

NO03 Sør-Østlandet

NO04 Agder og Rogaland

NO05 Vestlandet

NO06 Trøndelag

NO07 Nord-Norge

Suisse

CH01 Région lémanique

CH02 Espace Mittelland

CH03 Nordwestschweiz

CH04 Zürich

CH05 Ostschweiz

CH06 Zentralschweiz

CH07 Ticino