

# Régions: Annuaire statistique 2006

Données 2000-2004

Chapitre 10



COMMISSION  
EUROPÉENNE



THÈME  
Statistiques  
générales et  
régionales

*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, 2006

ISBN 92-79-01800-0

ISSN 1681-9314

© Communautés européennes, 2006

Copyright des photos suivantes: couverture et pages 9, 37, 65, 77, 119, 145: Jean-Jacques Patricola; couverture et pages 13, 25, 51, 91, 105 et 131: DG Politique régionale, Commission européenne.

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

# TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ■ INTRODUCTION . . . . .                                                                   | 9  |
| Données statistiques au niveau régional . . . . .                                          | 10 |
| Quelques points marquants . . . . .                                                        | 10 |
| Classification régionale . . . . .                                                         | 10 |
| Couverture . . . . .                                                                       | 10 |
| Structure . . . . .                                                                        | 11 |
| Besoin d'informations plus détaillées? . . . . .                                           | 11 |
| Groupe d'intérêt régional sur l'internet . . . . .                                         | 11 |
| Date de clôture pour les données de l'Annuaire . . . . .                                   | 11 |
| ■ 1. POPULATION . . . . .                                                                  | 13 |
| Introduction . . . . .                                                                     | 15 |
| Une population en évolution... . . . .                                                     | 15 |
| ... et une structure par âges en voie de transformation . . . . .                          | 20 |
| Que réserve l'avenir? . . . . .                                                            | 22 |
| Notes méthodologiques . . . . .                                                            | 24 |
| ■ 2. PRODUIT INTÉRIEUR BRUT RÉGIONAL . . . . .                                             | 27 |
| Qu'est-ce que le produit intérieur brut régional? . . . . .                                | 29 |
| Le PIB régional en 2003 . . . . .                                                          | 29 |
| Fortes disparités régionales à l'intérieur des pays également . . . . .                    | 31 |
| Le processus de rattrapage dans les nouveaux États membres n'aboutit pas partout . . . . . | 33 |
| Développement hétérogène à l'intérieur des pays également . . . . .                        | 35 |
| Résumé . . . . .                                                                           | 36 |
| <i>Parités de pouvoir d'achat et comparaisons internationales en volume</i> . . . . .      | 37 |
| ■ 3. COMPTES DES MÉNAGES . . . . .                                                         | 39 |
| Introduction: mesure de la richesse . . . . .                                              | 41 |
| Revenu des ménages privés . . . . .                                                        | 41 |
| Résultats pour l'année 2003 . . . . .                                                      | 42 |
| Revenu primaire et revenu disponible . . . . .                                             | 42 |
| Revenu et prestations sociales . . . . .                                                   | 47 |
| Le processus de rattrapage ne concerne pas tous les nouveaux États membres . . . . .       | 49 |
| Résumé . . . . .                                                                           | 51 |
| <i>L'unité de mesure pour les comparaisons régionales</i> . . . . .                        | 51 |
| ■ 4. MARCHÉ DU TRAVAIL RÉGIONAL . . . . .                                                  | 53 |
| Introduction . . . . .                                                                     | 55 |
| Méthodologie . . . . .                                                                     | 55 |
| Emploi — Le groupe d'âge des 15 à 64 ans . . . . .                                         | 56 |
| Régions à taux d'emploi élevés . . . . .                                                   | 56 |
| Régions à taux d'emploi immédiatement inférieurs au niveau le plus élevé . . . . .         | 57 |
| Régions à taux d'emploi faibles . . . . .                                                  | 59 |
| L'emploi en Bulgarie et en Roumanie . . . . .                                              | 60 |
| Emploi — Le groupe d'âge des 55 à 64 ans . . . . .                                         | 60 |
| Taux d'emploi élevés pour les personnes âgées de 55 à 64 ans. . . . .                      | 62 |

|                                                                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Taux d'emploi faibles pour les personnes âgées de 55 à 64 ans . . . . .                                                                     | 62  |
| Taux d'emploi des personnes âgées de 55 à 64 ans en Bulgarie et en Roumanie . . . . .                                                       | 62  |
| Chômage . . . . .                                                                                                                           | 63  |
| Conclusion . . . . .                                                                                                                        | 66  |
| <i>Définitions</i> . . . . .                                                                                                                | 66  |
| <b>■ 5. PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL</b> . . . . .                                                                                               | 69  |
| Introduction . . . . .                                                                                                                      | 71  |
| Des différences importantes dans la productivité du travail sur le plan régional . . . . .                                                  | 72  |
| Taux de croissance de la productivité: efforts de rattrapage des nouveaux États membres . . . . .                                           | 74  |
| Productivité du travail sur la base des heures de travail . . . . .                                                                         | 76  |
| Conclusion . . . . .                                                                                                                        | 79  |
| <i>Notes méthodologiques</i> . . . . .                                                                                                      | 79  |
| <b>■ 6. STATISTIQUES URBAINES</b> . . . . .                                                                                                 | 81  |
| Qu'est-ce que l'audit urbain? . . . . .                                                                                                     | 83  |
| Unités spatiales . . . . .                                                                                                                  | 83  |
| Indicateurs . . . . .                                                                                                                       | 84  |
| Cadre temporel . . . . .                                                                                                                    | 84  |
| Compétitivité des villes . . . . .                                                                                                          | 84  |
| Production . . . . .                                                                                                                        | 84  |
| Facteurs de production . . . . .                                                                                                            | 86  |
| Résultats . . . . .                                                                                                                         | 92  |
| Perspectives . . . . .                                                                                                                      | 92  |
| <b>■ 7. SCIENCE, TECHNOLOGIE ET INNOVATION</b> . . . . .                                                                                    | 95  |
| Introduction . . . . .                                                                                                                      | 97  |
| Recherche et développement . . . . .                                                                                                        | 98  |
| Ressources humaines en science et technologie . . . . .                                                                                     | 99  |
| Brevets . . . . .                                                                                                                           | 102 |
| Industries de haute technologie et services à forte intensité de connaissance . . . . .                                                     | 105 |
| Conclusion . . . . .                                                                                                                        | 107 |
| <i>Notes méthodologiques</i> . . . . .                                                                                                      | 107 |
| <b>■ 8. STATISTIQUES STRUCTURELLES SUR LES ENTREPRISES</b> . . . . .                                                                        | 109 |
| Introduction . . . . .                                                                                                                      | 111 |
| La diversification de l'activité économique est la plus faible dans les petites régions touristiques et les régions des capitales . . . . . | 111 |
| Le commerce de détail est l'activité principale dans plus de la moitié des régions . . . . .                                                | 113 |
| Beaucoup de régions sont hautement spécialisées dans une activité spécifique . . . . .                                                      | 113 |
| Répartition relativement homogène des régions intensives en haute technologie entre les États membres . . . . .                             | 117 |
| Coûts salariaux moyens: grandes différences parmi les régions intensives en haute technologie . . . . .                                     | 118 |
| Taux d'investissement dans les activités de haute technologie: Bruxelles en tête . . . . .                                                  | 120 |
| Conclusion . . . . .                                                                                                                        | 120 |
| <i>Notes méthodologiques</i> . . . . .                                                                                                      | 122 |
| <b>■ 9. SANTÉ</b> . . . . .                                                                                                                 | 125 |
| Introduction . . . . .                                                                                                                      | 127 |
| La mortalité dans les régions de l'Union . . . . .                                                                                          | 127 |

|                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| Cardiopathies ischémiques . . . . .                                      | 128 |
| Accidents . . . . .                                                      | 129 |
| Les ressources en matière de santé dans les régions de l'Union . . . . . | 132 |
| Sorties d'hôpital . . . . .                                              | 132 |
| Dentistes . . . . .                                                      | 134 |
| Conclusion . . . . .                                                     | 134 |
| <i>Notes méthodologiques</i> . . . . .                                   | 135 |
| <b>■ 10. TRANSPORTS</b> . . . . .                                        | 137 |
| Introduction . . . . .                                                   | 139 |
| Réseau routier . . . . .                                                 | 139 |
| Parc de véhicules . . . . .                                              | 141 |
| Sécurité routière . . . . .                                              | 142 |
| Transport maritime . . . . .                                             | 144 |
| Passagers aériens . . . . .                                              | 146 |
| Conclusion . . . . .                                                     | 148 |
| <i>Notes méthodologiques</i> . . . . .                                   | 149 |
| <b>■ 11. AGRICULTURE</b> . . . . .                                       | 151 |
| Introduction . . . . .                                                   | 153 |
| Notes méthodologiques . . . . .                                          | 153 |
| Structure des exploitations agricoles . . . . .                          | 154 |
| Aspects environnementaux . . . . .                                       | 160 |
| Statistiques du développement rural . . . . .                            | 162 |
| Le concept de l'OCDE . . . . .                                           | 162 |
| Le concept du degré d'urbanisation d'Eurostat . . . . .                  | 164 |
| Conclusion . . . . .                                                     | 167 |
| <b>■ UNION EUROPÉENNE – Régions au niveau NUTS 2</b> . . . . .           | 169 |
| <b>■ PAYS CANDIDATS – Régions statistiques dans niveau 2</b> . . . . .   | 171 |

# Introduction



# Données statistiques au niveau régional

Une décision sur les Fonds structurels pour la période 2007-2013 a été prise en décembre 2005. Cette décision est fondée sur les statistiques régionales objectives établies par Eurostat, ce qui souligne l'importance des efforts que nous entreprenons pour offrir une large palette d'informations régionales comparables.

Le présent Annuaire illustre de nombreux aspects de ces données régionales et propose dans ses divers chapitres quelques-unes des analyses qu'elles permettent de réaliser. Mais nous invitons également le lecteur à poursuivre lui-même les analyses des données régionales fournies pour chacun des thèmes présentés ici. Nous espérons aussi que la présente publication l'incitera à explorer les bases de données statistiques d'Eurostat (accessibles gratuitement sur l'internet).

Conformément aux traditions établies, l'Annuaire régional essaie de renouveler quelque peu son contenu chaque année, tout en maintenant une structure inchangée pour l'essentiel. Ainsi, de nombreux sujets reviennent d'année en année, mais le thème ou le centre d'intérêt est toujours légèrement différent. Cette année encore, un thème complètement nouveau fait son apparition dans l'Annuaire des régions, à savoir la «productivité du travail», qui combine de façon très intéressante des statistiques relatives au produit intérieur brut (PIB) avec des statistiques du marché du travail. Ce type d'approche transversale faisant intervenir différents domaines statistiques pourrait, bien sûr, s'appliquer également à d'autres thèmes statistiques, mais cela fera l'objet d'une prochaine édition de l'Annuaire.

## Quelques points marquants

Nous ne présenterons pas ici le contenu de tous les chapitres du présent Annuaire régional. Voici cependant quelques éléments pour éveiller votre curiosité et vous encourager à une lecture attentive:

- Le chapitre sur la population se concentre cette année sur les taux de dépendance des jeu-

nes et des personnes âgées dans les décennies à venir et met en évidence les changements radicaux de la société auxquels nous aurons à faire face.

- Le chapitre sur le PIB régional prête une attention particulière aux taux de croissance entre 1999 et 2003 et donne un aperçu intéressant des différences régionales.
- Le chapitre sur l'audit urbain examine de plus près la compétitivité des villes, en analysant divers aspects qui permettent de comparer des villes en concurrence entre elles.
- Le chapitre relatif à l'enquête structurelle sur les entreprises s'intéresse plus précisément à des régions spécialisées dans différentes activités industrielles et de services. Il met en lumière l'hétérogénéité des régions européennes en termes de processus de production et de compétences.

## Classification régionale

Toutes les analyses régionales dans le présent Annuaire sont basées sur la nomenclature NUTS 2003. Entre-temps, les dix nouveaux États membres ont également été intégrés formellement dans la nouvelle classification régionale, grâce à une modification du règlement NUTS. Les textes du règlement et de sa modification sont disponibles sur le CD-ROM, tout comme l'annexe, qui dresse la liste des régions composant la nomenclature dans chaque pays.

## Couverture

Aucune distinction n'est faite, dans l'Annuaire, entre les anciens États membres, les pays qui sont devenus des États membres en 2004 et ceux dont l'adhésion est attendue en 2007 ou 2008: à chaque fois que des données sont disponibles pour la Bulgarie et la Roumanie, il va de soi qu'elles sont également présentées dans les cartes et commentaires. En ce qui concerne la Turquie et la Croatie, la situation est quelque peu différente, car la quantité de données régionales reste trop faible pour justifier leur prise en compte dans les analyses.



# Structure

Dans chaque chapitre, les ventilations régionales sont illustrées par des cartes en couleurs et des graphiques, accompagnés de commentaires d'évaluation rédigés par des experts. En accord avec les traditions établies, l'Annuaire s'est efforcé de mettre l'accent sur des aspects non abordés dans un passé récent.

En vue de faciliter la compréhension des cartes de l'Annuaire, les séries de données utilisées pour les établir sont fournies, sous forme de fichiers Excel, sur le CD-ROM.

Sur les cartes, les statistiques sont présentées au niveau NUTS 2. La jaquette de la publication contient une carte indiquant les codes des régions. Le lecteur trouvera en fin de publication une liste de toutes les régions NUTS 2 de l'Union européenne (UE), ainsi qu'une liste des régions statistiques du niveau 2 de la Bulgarie et de la Roumanie. Des informations détaillées complètes sur les ventilations régionales de tous ces pays, y compris les listes des régions de niveaux 2 et 3 et les cartes correspondantes, peuvent être consultées sur le serveur RAMON <sup>(1)</sup>.

## Besoin d'informations plus détaillées?

La base de données publique REGIO, accessible sur le site internet d'Eurostat, contient des séries chronologiques plus étendues (pouvant remonter jusqu'à 1970) et des statistiques plus détaillées que celles fournies dans le présent Annuaire, telles que la population, les décès et les naissances par année d'âge, les résultats détaillés de l'enquête communautaire sur les forces de travail, etc. De plus, REGIO englobe une série d'indicateurs de niveau NUTS 3 (par exemple, la superficie, la population, les naissances et les décès, le produit intérieur brut ou le taux de chômage). Ces indicateurs sont importants, car l'UE ne compte pas moins de huit États membres (Danemark, Estonie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte et Slovénie) qui n'ont pas de ventilation au niveau 2.

Pour de plus amples renseignements sur le contenu de la base de données REGIO, veuillez consulter la publication d'Eurostat *Statistiques régionales et urbaines européennes — Guide de référence 2003*, dont une copie est disponible en format PDF sur le CD-ROM d'accompagnement.

Le lecteur est en outre invité à consulter la version internet des «Portraits des régions», qui présentent un profil régional de chaque région d'Europe <sup>(2)</sup>. Ces profils des régions par sujet décrivent la géographie et l'histoire de la région, avant d'évaluer les forces et les faiblesses sur les plans démographique, économique et culturel. Parmi les aspects étudiés figurent le marché du travail, l'éducation, l'infrastructure et les ressources.

## Groupe d'intérêt régional sur l'internet

L'équipe des statistiques régionales d'Eurostat gère un groupe d'intérêt accessible au public sur l'internet (site CIRCA), comportant de nombreux liens et documents utiles <sup>(3)</sup>.

Parmi d'autres ressources, vous trouverez:

- une liste de tous les coordinateurs régionaux des États membres, des pays candidats et des pays de l'AELE;
- la dernière édition du guide de référence des statistiques régionales et urbaines;
- des présentations en PowerPoint des travaux d'Eurostat concernant les statistiques régionales et urbaines;
- la classification régionale NUTS pour les États membres et la classification régionale des pays candidats.

## Date de clôture pour les données de l'Annuaire

Pour la présente édition, la date butoir a été fixée au 15 mai 2006.

<sup>1</sup> Voir [http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon/index.cfm?TargetUrl=DSP\\_PUB\\_WELC](http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon/index.cfm?TargetUrl=DSP_PUB_WELC)

<sup>2</sup> Voir <http://forum.europa.eu.int/irc/dsis/regportraits/info/data/en/index.htm>

<sup>3</sup> Voir <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/regstat/information>



# Transports

# 10.



# Introduction

À l'instar de toutes les politiques de l'Union européenne, la politique communautaire des transports est tributaire de la mise à disposition de statistiques fiables et à jour. La croissance du secteur des transports reste trop étroitement liée à celle de l'économie en général.

Les liaisons de transport sont souvent considérées comme un facteur clé du développement économique régional. C'est pourquoi une part importante des budgets régionaux de la Communauté a été et continue d'être consacrée aux investissements dans l'infrastructure de transport, et notamment dans la composante «transports» des réseaux transeuropéens.

Une infrastructure efficace est nécessaire pour relever les défis de l'accroissement de la mobilité et des flux tant de passagers que de marchandises. En même temps, la sécurité, la durabilité et l'impact sur l'environnement sont des sujets de préoccupation prioritaires pour l'Union. L'augmentation sensible du transport maritime à courte distance, par exemple, est le résultat de la promotion par l'Europe du passage de la route à d'autres modes de transport.

L'infrastructure de transport reflète les différences existant entre les régions en termes de taille et de nature des activités économiques, de densité de population, de degrés d'urbanisation ou d'industrialisation et de situation géographique au sein de l'UE.

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 contribuent tant à l'analyse du rôle des transports

dans l'économie des régions qu'au soutien de nouveaux investissements dans l'infrastructure de transport. Elles peuvent également faciliter la mesure et, en fin de compte, la réduction des effets de l'encombrement du trafic, ainsi que de l'impact environnemental des transports.

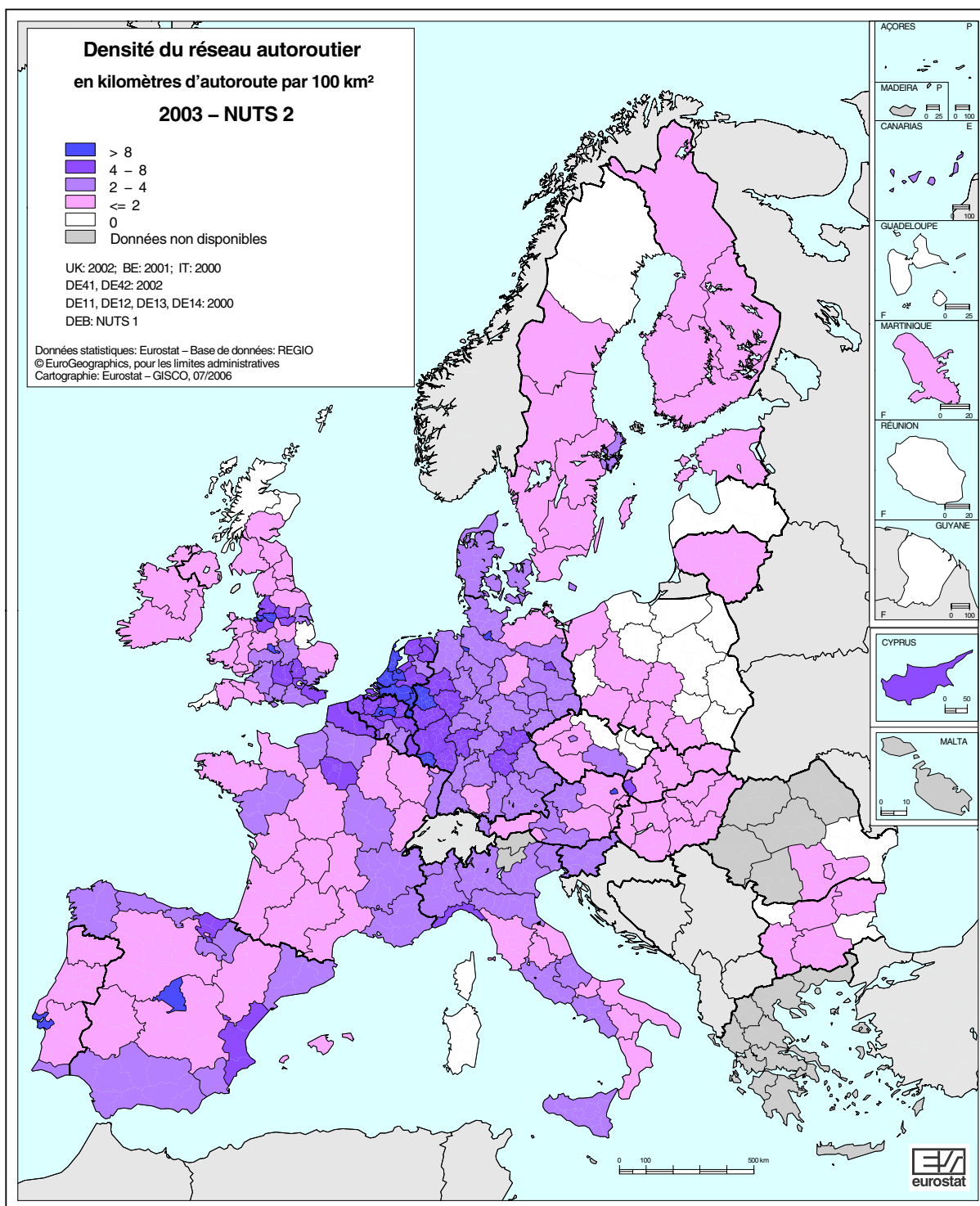
## Réseau routier

Cette section se concentre sur l'infrastructure routière et le parc de véhicules. Des informations sur ces deux aspects sont fournies, au niveau NUTS 2, dans la base de données de référence d'Eurostat. L'infrastructure routière est subdivisée en deux catégories, à savoir les autoroutes et les routes. Les données sur le parc de véhicules sont ventilées entre les voitures, les autobus, les camions, les remorques, les tracteurs et les motocycles.

Dans l'ensemble, l'UE dispose d'un vaste réseau routier, qui ne cesse de s'étendre en raison de la demande croissante de services de transport tant pour les personnes que pour les marchandises.

Les régions dotées d'une infrastructure d'autoroutes et de routes principales hautement développée ont généralement un avantage concurrentiel sur les autres régions, ce qui contribue à stimuler leur essor. La carte 10.1 montre la densité du réseau autoroutier, exprimée en kilomètres d'autoroute pour 100 km<sup>2</sup>, dans les régions de niveau NUTS 2 en 2003. Certaines zones en blanc sur la carte, telles que le nord et l'ouest du Royaume-Uni, ont des routes à deux chaussées séparées, mais celles-ci ne remplissent pas les conditions requises pour être assimilées à des autoroutes.

Une ceinture de régions à réseau autoroutier très dense, allant du sud-est du Royaume-Uni jusqu'aux régions occidentales de l'Allemagne, en



**Carte 10.1**

passant par le Nord - Pas-de-Calais en France, le nord de la Belgique et les régions méridionales et centrales des Pays-Bas, est clairement reconnaissable. Il s'agit là de régions à forts degrés d'urbanisation et d'activité économique.

Les régions comportant de grandes agglomérations ont, en général, des densités autoroutières élevées. Ce sont souvent des régions connaissant d'importantes migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail. Tel est le cas, par exemple, des

régions suivantes: Wien en Autriche, Lisboa (avec Lisbonne) au Portugal ou Comunidad de Madrid en Espagne. Dans les nouveaux États membres, cette caractéristique se retrouve à Prague (République tchèque) et à Bratislava (Slovaquie).

Les pays comprenant des régions qui possèdent de grands ports ont des réseaux autoroutiers étendus, destinés à venir à l'appui de la chaîne logistique dont le port constitue l'un des nœuds. À titre d'exemple, on peut citer les régions suivantes:

Liguria en Italie, Antwerpen, West-Vlaanderen et Oost-Vlaanderen en Belgique, Zuid-Holland et Noord-Holland aux Pays-Bas, Kent au Royaume-Uni et Cataluña en Espagne.

De même, les régions abritant d'importantes zones industrielles, comme Greater Manchester (avec Manchester), Merseyside (avec Liverpool) et West Midlands au Royaume-Uni, ont un réseau autoroutier particulièrement dense.

Les régions périphériques de l'Union européenne, telles que Cornwall and Isles of Scilly (Royaume-Uni), Bretagne (France) et Puglia (Italie), affichent généralement de faibles densités autoroutières.

Il en va de même pour la plupart des régions des nouveaux États membres. Celles-ci se situent au même niveau que les régions des anciens États membres à faibles degrés d'urbanisation et d'activité économique, telles que les régions centrales de France, d'Irlande et du Portugal, ainsi que certaines régions d'Espagne. Il sera intéressant de suivre l'évolution de ces régions dans les années à venir. En Slovaquie et dans les régions Bratislavský kraj (Slovaquie), Śląskie (Pologne) ou Észak-Magyarország (Hongrie), par exemple, la densité autoroutière a d'ores et déjà considérablement augmenté entre 1999 et 2003.

## Parc de véhicules

La carte 10.2 représente la possession de voitures privées par région NUTS 2 et son évolution de 1998 à 2003. La possession de voitures privées, exprimée par le nombre de voitures pour 10 habitants, est un indicateur de la mobilité.

La carte fait ressortir une tendance continue à la hausse, qui, dans de nombreux cas, est étroitement liée au niveau de développement économique des régions.

L'augmentation de la possession de voitures privées est, très souvent, un corollaire du développement économique d'une région. La Grèce, un certain nombre de régions du sud et du centre de l'Espagne, l'Irlande, la Pologne, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie et — parmi les pays candidats — la Bulgarie sont, à cet égard, de bons exemples. Bien que, dans toutes ces régions, la possession de voitures demeure faible (moins de 4 voitures pour 10 habitants), la progression enregistrée est très forte (supérieure à 15 %, plus de 40 % dans l'ensemble des régions grecques), à l'image de la croissance économique.

Les régions à degré d'activité économique et à PIB élevés présentent à la fois un fort taux de possession de voitures privées et une importante augmentation de ce dernier. Beaucoup de régions d'Allemagne, de Belgique, des Pays-Bas et du centre/sud du Royaume-Uni affichent cette tendance. On peut remarquer la très forte augmentation dans de nombreuses régions de France et d'Allemagne (plus de 15 %), par comparaison avec la hausse modeste dans la plupart des régions de Belgique et des Pays-Bas. Au sein de l'Allemagne, une importante disparité peut être notée: l'augmentation de la possession de voitures est nettement moindre dans les régions Sachsen et Thüringen que dans les autres régions allemandes, ce qui reflète, en fait, la situation économique actuelle.

En règle générale, les grands centres urbains ont un vaste réseau local de transports publics, et le nombre de voitures dans ces régions est relativement bas. La pyramide des âges et la structure sociale de la population urbaine peuvent également avoir une influence. La concentration d'étudiants, d'immigrants et d'autres groupes à faibles revenus est peut-être un autre facteur d'explication d'un taux de possession de voitures relativement peu élevé. Les exemples de Berlin (Allemagne), Prague (République tchèque) ou Londres (Royaume-Uni) peuvent être cités.

Parallèlement, la densité de voitures est, très souvent, relativement forte dans les régions situées autour de grandes villes, ce qui traduit l'importance du trafic de navetteurs et de la dépendance vis-à-vis de la voiture pour aller travailler dans ces villes. Il en va ainsi pour les régions Haute-Normandie (France) et Utrecht (Pays-Bas). Ces régions sont caractérisées, en outre, par un taux d'augmentation supérieur à 15 %. Par contre, un faible taux de possession de voitures autour de ces noyaux urbains peut indiquer une large utilisation des transports publics par les navetteurs, par exemple, dans la région Outer London (Royaume-Uni).

Entre 1998 et 2003, la densité de voitures n'a diminué que dans quelques régions. Tel a été le cas pour toutes les régions de Suède (sauf Stockholm), la région Highlands and Islands dans le nord du Royaume-Uni, la Champagne-Ardenne en France et l'Estonie. Le cas de figure du Danemark et de la région Île-de-France (avec Paris), qui enregistrent à la fois un faible taux de possession de voitures privées et une faible augmentation de celui-ci, mérite aussi d'être signalé.

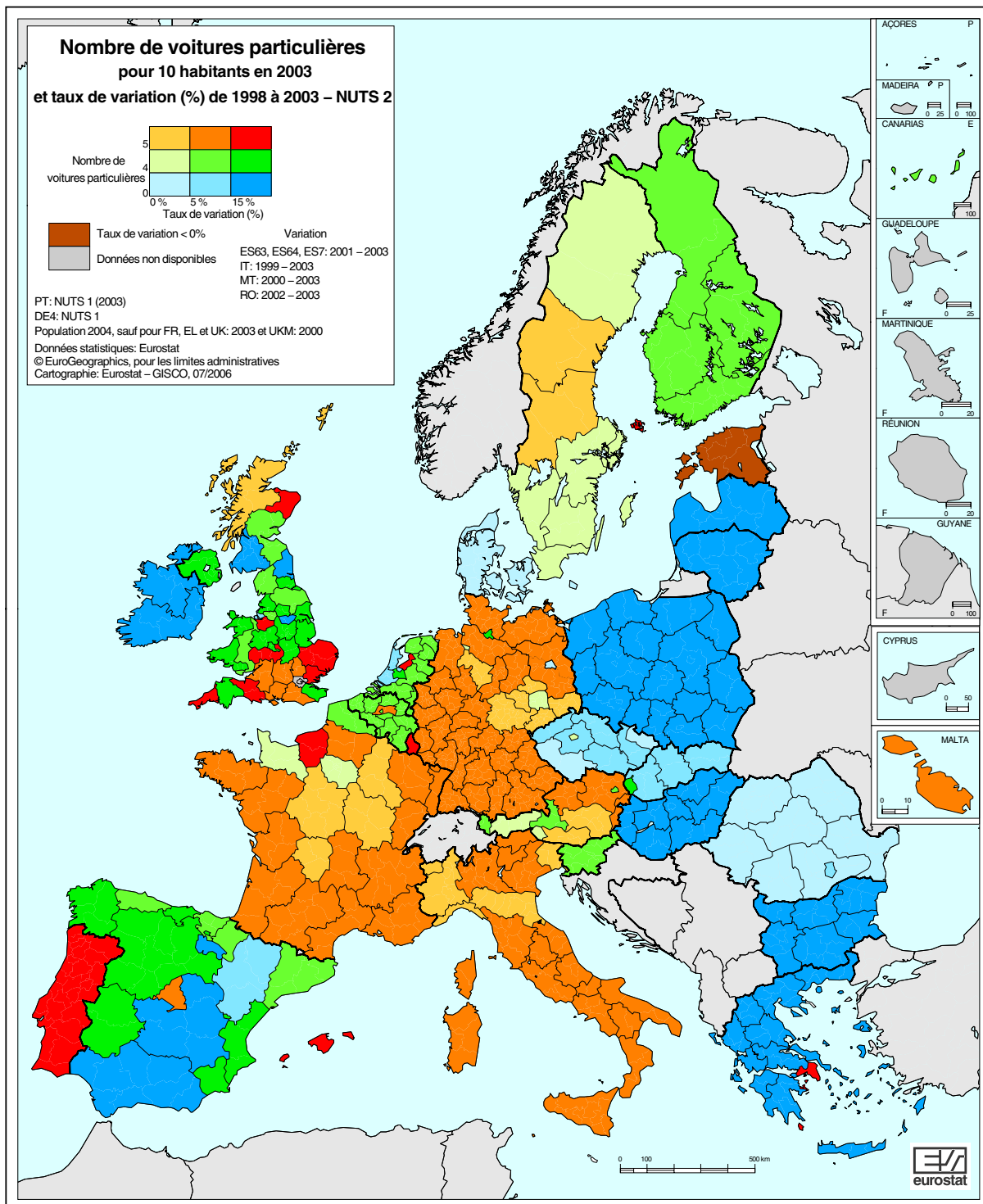
### Sécurité routière

La carte 10.3 porte sur les décès dus à la circulation routière et présente deux indicateurs, à savoir le taux de mortalité par accident de la route et son évolution de 1998 à 2003.

Le taux de mortalité, exprimé en nombre de décès par million d'habitants, est utilisé ici afin d'éliminer la variation des nombres absolus impu-

table à la population plus importante de certaines régions. Ce taux ne tient pas compte d'autres facteurs d'influence, tels que le nombre de véhicules ou la distance parcourue.

La définition type d'un décès par accident de la route englobe tous les décès intervenant dans un délai de 30 jours après l'accident. En comparant les résultats entre pays, le lecteur doit être conscient du fait que certains pays appliquent



Carte 10.2

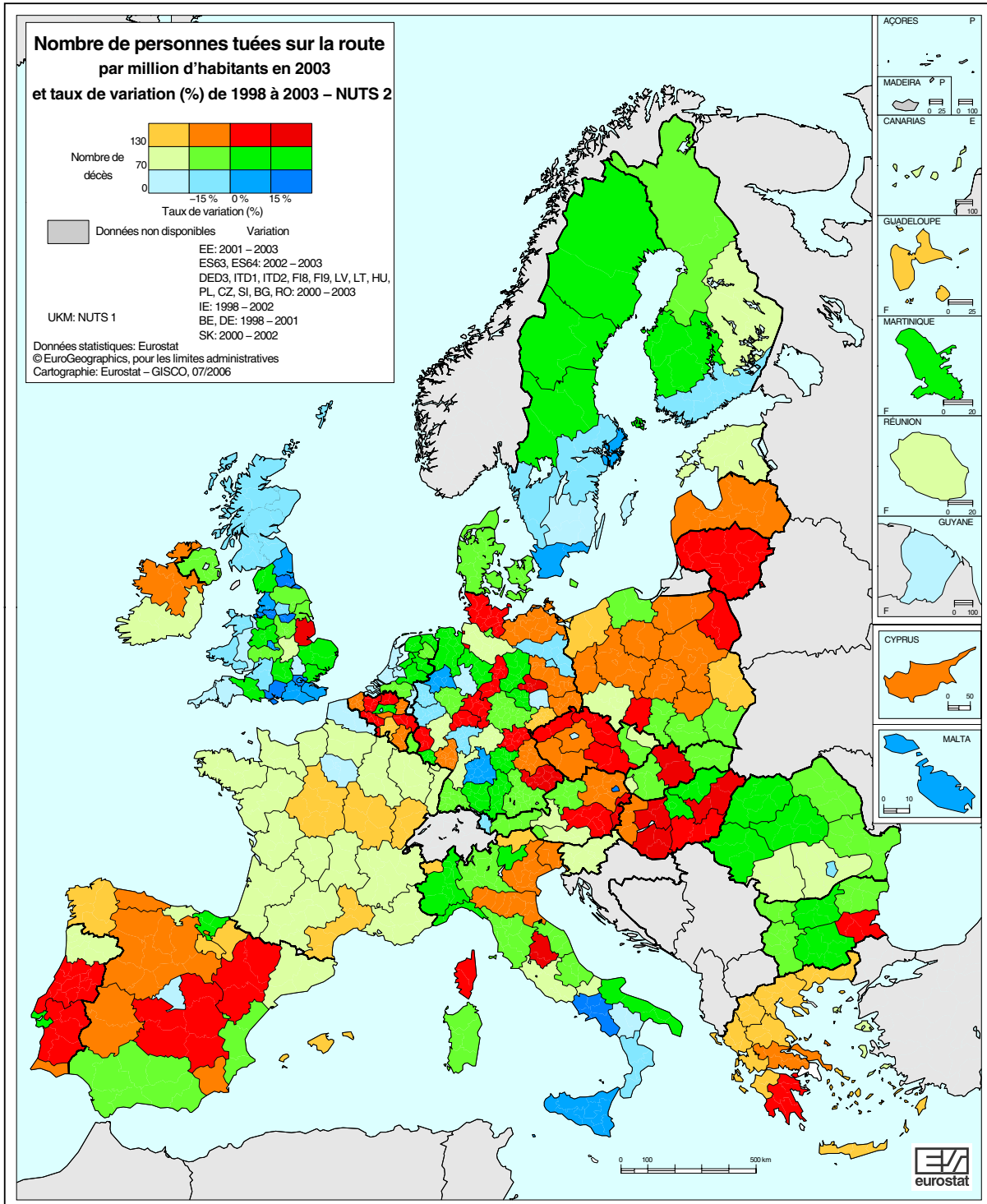
S  
T  
R  
O  
P  
O  
P  
O  
L  
I  
T  
I  
Q  
U  
E



un délai plus court, si bien que le taux de mortalité comparable, pour ces pays, risque d'être plus élevé qu'indiqué.

Les taux de mortalité varient de moins de 30 décès par million d'habitants dans les régions Hamburg et Wien jusqu'à 318 décès par million d'habitants dans la région portugaise Algarve, tandis que les évolutions entre 1998 et 2003 vont d'une baisse de plus de 40 % dans la région

Bratislavský kraj (Slovaquie) à une hausse de plus de 40 % dans la région Mellersta Norrland (Suède). En fait, la carte met à jour une situation contrastée, alliant des taux de mortalité et d'évolution élevés et faibles, ce qui donne à penser que la sécurité routière est une affaire régionale, influencée par les politiques de prévention régionales et l'existence d'une infrastructure appropriée.



Carte 10.3

L'un des éléments marquants est, par exemple, le taux de mortalité faible et en baisse continue dans les régions densément peuplées des Pays-Bas (Zeeland, Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht) ou le Nord - Pas-de-Calais (France), alors que certaines régions belges voisines à densité de population et de circulation comparables, telles que Vlaams-Brabant, Oost-Vlaanderen, Liège ou Hainaut, accusent des taux de mortalité bien plus élevés et croissants.

Les régions comprenant de grandes agglomérations, comme Berlin, Londres, Vienne, Île-de-France (Paris), Bruxelles ou Bucarest, comptent généralement moins de décès dus à la circulation routière, ce qui s'explique peut-être par un recours plus intense aux transports publics et des vitesses moyennes moins élevées. L'Île-de-France et Berlin sont des régions à faibles nombres de décès par accident de voiture (moins de 70 par million d'habitants dans les deux cas), s'inscrivant en recul de plus de 15 et 10 %, respectivement. La région de Bruxelles enregistre elle aussi une petite baisse du taux de mortalité, tandis que celles de Wien et London affichent des hausses de plus de 15 % et 10 % respectivement.

Si l'Île-de-France et le Nord - Pas-de-Calais ont un faible taux de mortalité, d'autres régions françaises présentent des valeurs largement supérieures. Une tendance homogène, caractérisée par des baisses importantes, peut cependant s'observer dans l'ensemble des régions de France, sauf en Corse, où le nombre de décès dus à la circulation routière est élevé et continue de croître.

Dans un certain nombre de régions, la hausse du taux de mortalité peut sans doute être mise en relation avec l'augmentation spectaculaire de la possession de voitures privées et l'inadéquation de l'infrastructure de transport. Athènes, la Lituanie ou la région Stredné Slovensko (Slovaquie) en sont de bons exemples. Cette évolution n'est toutefois pas valable dans l'absolu: le nombre de décès dus à la circulation routière a ainsi diminué en Pologne et dans les zones rurales de Grèce, bien que, dans ces régions aussi, la possession de voitures privées ait considérablement augmenté.

## Transport maritime

Les données sur le transport maritime sont actuellement recueillies conformément à la di-

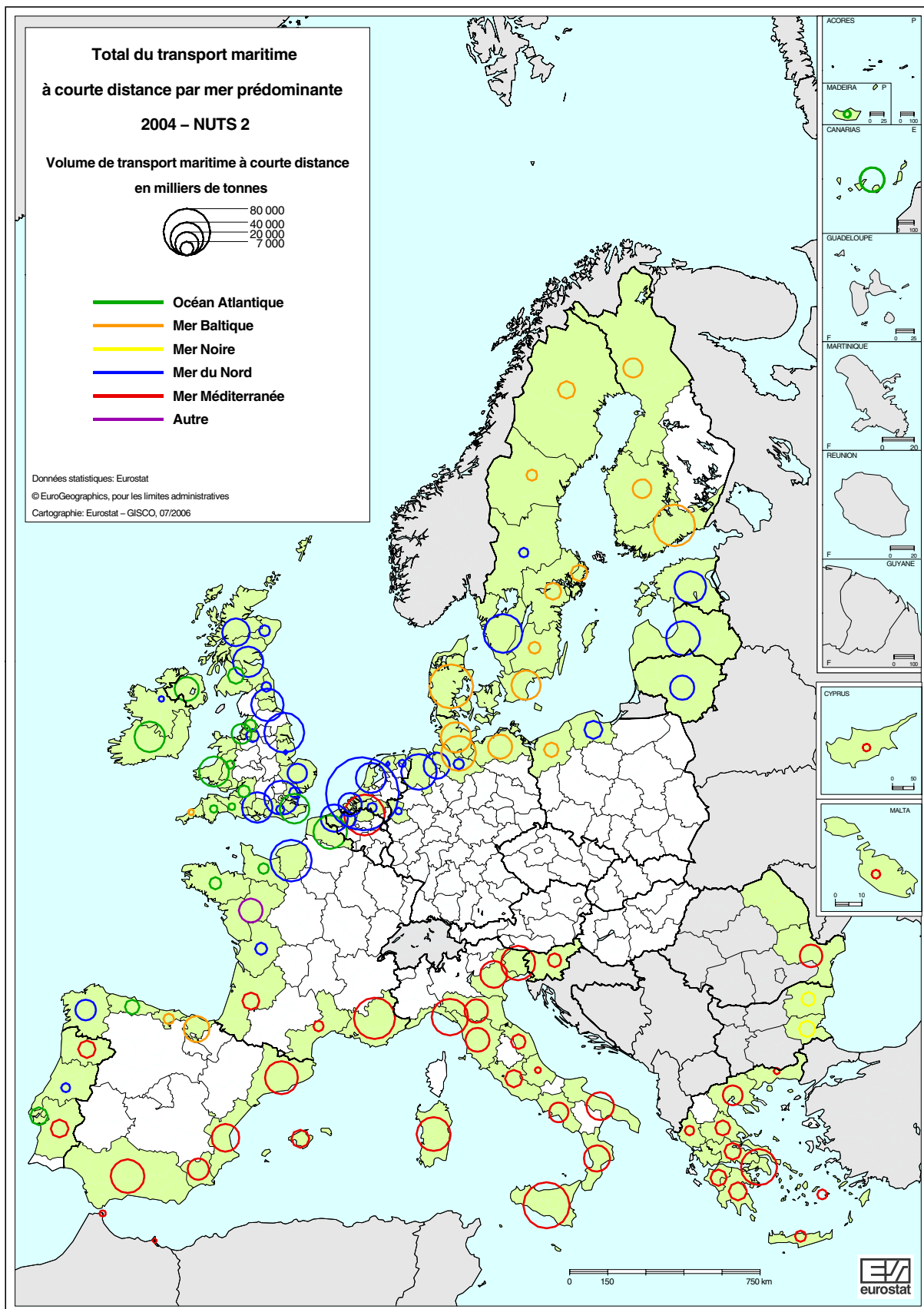
rective 95/64/CE du Conseil. Elles proviennent d'enquêtes nationales sur les ports maritimes. La directive prévoit la collecte d'un large éventail de données détaillées sur les ports traitant plus de 1 million de tonnes de marchandises et/ou enregistrant plus de 200 000 mouvements de passagers par an, alors que seuls des chiffres agrégés annuels sont recueillis pour les ports de moindre importance. Dès lors, les données présentées par les cartes suivantes peuvent différer des totaux nationaux, dans la mesure où les ports de moindre importance ne sont pas pris en compte. Afin de néanmoins représenter correctement la répartition régionale du volume total de transport, la contribution très limitée des ports de moindre importance a été considérée comme nulle.

L'attribution des ports aux régions NUTS repose sur des coordonnées géographiques. Les données sont transmises à Eurostat au niveau des ports, puis agrégées au niveau NUTS 2. Par cette façon de procéder, les doubles comptes, qui étaient inclus dans les données collectées précédemment au moyen des questionnaires régionaux, sont éliminés. Les doubles comptes portent sur le trafic entre deux ports situés au sein d'une même région NUTS. Dans le cas présent, le flux concerné n'est pris en compte qu'une seule fois dans le total de la région.

L'ensemble actuel des indicateurs régionaux diffusés pour le transport maritime comprend le nombre de passagers embarqués et débarqués, ainsi que le total des marchandises chargées et déchargées, au niveau NUTS 2 dans les deux cas. La présente section s'intéresse plus particulièrement au transport maritime à courte distance.

Le transport maritime à courte distance (TMCD) couvre les transports de marchandises entre, d'une part, les ports de l'UE et de la Norvège et, d'autre part, les ports situés en Europe géographique et sur les côtes de la Méditerranée ou de la mer Noire, c'est-à-dire les ports des pays de l'UE (Belgique, Danemark, Allemagne, Estonie, Grèce, Espagne, France, Irlande, Italie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Finlande, Suède et Royaume-Uni), des pays de l'Espace économique européen (EEE) (Islande et Norvège), de la Russie baltique, des pays méditerranéens (Albanie, Algérie, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Égypte, Israël, Liban, Libye, Monténégro, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie) et des pays de la mer Noire (Bulgarie, Géorgie, Moldova, Roumanie, Russie, Turquie et Ukraine).





Carte 10.4

Le TMCD est l'un des principaux piliers prévus par le livre blanc sur les transports («La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix») en tant qu'option flexible envisageable pour absorber la demande de transport sans cesse croissante, à laquelle le système de transport actuel ne pourrait pas faire face. Dans ce contexte, la création d'*autoroutes de la mer* vise à développer un système de transport intégré combinant différents modes de transport et offre une alternative valable au transport exclusivement routier.

La carte 10.4 classe les régions en fonction du volume total de transport maritime à courte distance par mer prédominante (indiquée par la couleur du cercle), sur la base des données 2004 au niveau NUTS 2.

Il apparaît immédiatement, à l'observation de cette carte, que le TMCD s'effectue, pour l'essentiel, entre ports situés sur la même mer. Les ports de la mer Méditerranée réalisent principalement des transports à destination d'autres ports de la Méditerranée. Il en va de même pour la mer du Nord, la Baltique et la mer Noire.

Une très importante zone de TMCD s'étend du sud-est du Royaume-Uni jusqu'au nord de la France, à la Belgique et aux Pays-Bas. Les destinations prédominantes sont ces mêmes régions de la mer du Nord.

La région Zuid-Holland (Pays-Bas), où se situe le port de Rotterdam, représente la majeure partie des marchandises traitées dans le cadre du TMCD. Elle a maintenu, au cours des cinq dernières années, sa position de première région de transport maritime. En 2004, la région Zuid-Holland a traité 194 millions de tonnes de marchandises en TMCD. Elle est suivie de la région italienne Sicilia et du Danemark.

Une grande partie des marchandises traitées par les ports méditerranéens est chargée ou déchargée dans des ports italiens. En 2004, la région italienne Friuli-Venezia Giulia a traité plus de marchandises chargées ou déchargées dans les ports de la mer Noire que n'importe quelle autre région de l'UE.

## Passagers aériens

Les données sur le transport aérien sont actuellement collectées conformément au règlement

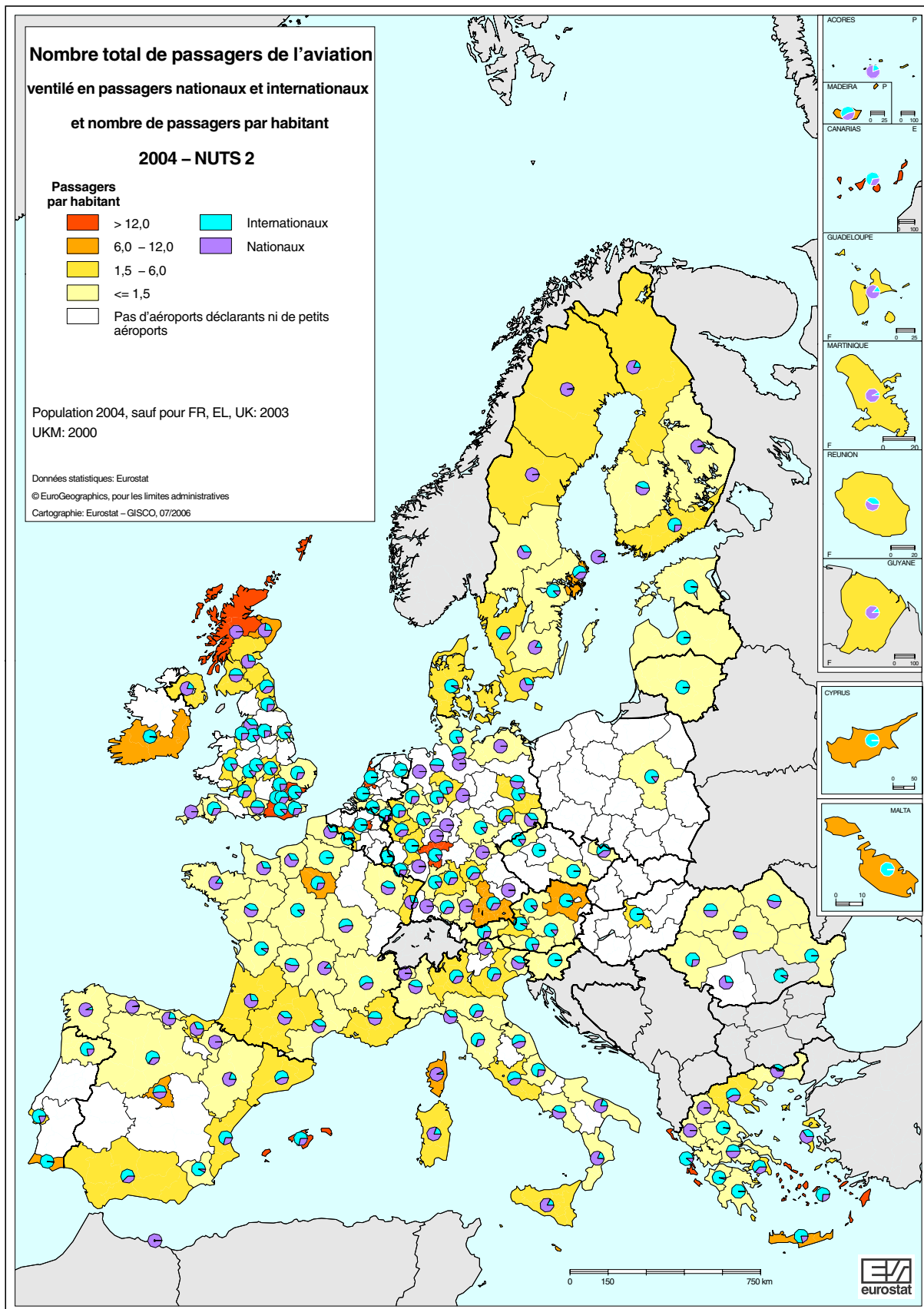
(CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne. Les données proviennent d'enquêtes nationales sur les aéroports. Le règlement prévoit la collecte de données mensuelles détaillées pour les 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 obligation de fournir des données ne s'applique aux petits aéroports. Dès lors, les données présentées par les cartes suivantes peuvent 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.

L'attribution des aéroports aux régions NUTS repose sur les coordonnées géographiques. Les données sont transmises à Eurostat au niveau des aéroports, puis agrégées au niveau NUTS 2. Par cette façon de procéder, les doubles comptes de passagers voyageant, le cas échéant, entre des aéroports au sein d'une même région sont éliminés.

L'ensemble actuel des indicateurs régionaux diffusés pour le transport aérien comprend le nombre de passagers embarqués et débarqués, ainsi que le total des marchandises et du courrier chargés et déchargés, au niveau NUTS 2 dans chaque cas.

La présente section examine les données sur les passagers des transports aériens. Les chiffres relatifs à tous les États membres et aux pays candidats participants sont pris en considération. Le nombre total de passagers est ventilé entre les vols internationaux et nationaux et rapporté à la population de la région dans laquelle l'aéroport est implanté.

La carte 10.5 représente deux indicateurs, à savoir le nombre de passagers aériens embarqués et débarqués dans chaque région (illustré par les zones ombrées) et la part du trafic international et national dans chaque région (indiquée par les diagrammes à secteurs). Les données sur les passagers aériens sont exprimées en nombre de passagers par habitant, afin d'éliminer la variation des nombres absolus imputable à la population plus importante de certaines régions.



Carte 10.5

Les régions aéroportuaires se classant en tête au regard du nombre de passagers par habitant sont Highlands and Islands au Royaume-Uni (29,3 passagers par habitant), Illes Balears en Espagne (28,4), Notio Aigaio en Grèce (18,5) — avec l'île de Rhodes — et Noord-Holland aux Pays-Bas (16,4), où se trouve l'aéroport Schiphol d'Amsterdam.

Il convient de noter que les centres financiers et d'affaires peuvent attirer davantage de passagers que les villes administratives. Ce constat est illustré par la région allemande Darmstadt et vaut également pour les villes de Milan (Lombardia) et de Barcelone (Cataluña), où l'intense activité économique génère un trafic d'affaires plus élevé que dans les régions capitales correspondantes de Lazio (avec Rome) et Comunidad de Madrid.

Le trafic international est, en général, supérieur au trafic national, ce qui se vérifie, en particulier, pour les aéroports des régions comprenant des capitales ou d'importants centres d'affaires. Toutefois, un certain nombre de régions aéroportuaires — à la périphérie de grands pays — sont principalement axées sur le trafic intérieur. Le transport aérien à destination de ces régions éloignées s'effectue le plus souvent via une plateforme de correspondances mise en place dans l'un des grands aéroports internationaux. Les régions South Western Scotland (Royaume-Uni), Sicilia (Italie) ou País Vasco (Espagne) en sont d'excellents exemples.

Il va sans dire que les régions dont l'activité économique principale est le tourisme affichent un volume élevé de trafic aérien international de passagers. Les chiffres deviennent plus impressionnants encore lorsqu'ils sont mis en relation avec la population de ces régions. Peuvent ainsi être citées comme exemples les régions Illes Balears (27 millions de passagers ou 28,4 par habitant) et Canarias (28 millions de passagers ou 15,2 par habitant).

## Conclusion

Le transport est étroitement lié à l'activité économique, à la densité de population et à la situation géographique des régions. Les indicateurs régionaux des transports illustrent cette importante variation spatiale des caractéristiques du transport.

Les statistiques régionales des transports font apparaître des tendances qui pourraient également être mises en évidence à partir d'indicateurs économiques, ce qui montre le lien étroit entre ces deux domaines. La carte 10.2 indique, par exemple, qu'il existe une corrélation positive entre la possession de voitures privées et le produit intérieur brut régional et que la plus forte progression peut être observée dans les pays en expansion économique. L'un des objectifs poursuivis par la politique des transports de l'UE est cependant le découplage entre les effets négatifs du transport et la croissance économique.

Les politiques régionales et communautaires ont une incidence sur les infrastructures et les activités de transport. La situation hétérogène se dégageant des statistiques de la sécurité routière donne à penser que cette dernière est, en fait, une affaire régionale, influencée par les politiques de prévention régionales.

Les régions jouissant d'une situation géographique centrale, les agglomérations urbaines et les régions servant de plaque tournante ont une infrastructure de transport de meilleure qualité et une densité de transport élevée. Ces régions risquent toutefois d'être plus gravement affectées par les problèmes environnementaux dus aux transports que les régions périphériques de l'UE.

La variation régionale constatée dans les indicateurs de transport des pays candidats est analogue à celle relevée dans l'UE, sauf que la concentration du volume de trafic sur les régions à économie hautement développée n'y est pas aussi marquée. Les disparités entre les régions des anciens et des nouveaux États membres de l'UE n'en restent pas moins évidentes.

## Notes méthodologiques

Eurostat collecte, compile et diffuse un vaste éventail d'indicateurs régionaux des transports. 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 maritime et aérien de passagers et de marchandises sont directement dérivées des collectes de données correspondantes prévues par des actes juridiques. En outre, les informations sur les parcours effectués par les véhicules ont été tirées d'une étude spécifique sur les données du transport routier.

Les indicateurs régionaux des transports sont diffusés gratuitement dans la base de données de référence d'Eurostat, sous le thème «Transports», et repris sous le thème «Statistiques générales et régionales».

Les données sont organisées en 19 tableaux. Exception faite des parcours des véhicules, tous les indicateurs sont répartis dans des tableaux établissant une distinction entre États membres et pays candidats. Les indicateurs sur les parcours des véhicules ne couvrent actuellement que les régions des «anciens» États membres d'avant l'élargissement de 2004.

Les données régionales sur le transport aérien et maritime de marchandises et de passagers figurant dans ce chapitre sont dérivées des collectes de données actuelles, menées, en vertu de la législation en vigueur, depuis 1999 pour les «anciens» États membres et depuis 2003 pour les nouveaux États membres. Il y a donc une rupture avec les séries de données antérieures à ces années de référence, du fait du changement de méthodologie. Les données collectées conformément à la nouvelle méthodologie sont diffusées

dans des tableaux spécifiques, différents de ceux comprenant les données recueillies par le passé au moyen des questionnaires régionaux.

Tous les tableaux contiennent des données annuelles, les séries chronologiques pour l'infrastructure de transport ainsi que pour les transports maritimes et aériens remontant à l'année 1978, tandis que les séries concernant les données sur la sécurité routière commencent en 1988.

Compte tenu de la nature des transports, une référence géographique est intégrée dans la plupart des actes législatifs régissant la collecte de statistiques sur les flux de transport, ce qui permet de dériver directement des indicateurs sur les transports maritimes et aériens. Par ailleurs, d'autres indicateurs de transport régionaux sur les flux de transport sont disponibles sous le thème «Transports», dans les domaines «Transport routier», «Transport ferroviaire» et «Navigation intérieure». De plus amples informations sur les flux de transport entre les aéroports et entre les ports sont proposées dans les domaines «Transport maritime» et «Transport aérien».

Afin de démontrer le potentiel des données statistiques collectées sur les transports en tant qu'outil d'analyse des caractéristiques régionales, la contribution de cette année contient également des données relatives aux flux de transport régionaux qui sont dérivées des collectes actuelles de données maritimes et aériennes prévues par des actes juridiques. Les données représentées sur les cartes suivantes ont été directement extraites et agrégées à partir des bases de données des modes considérés et ne se retrouvent pas telles quelles dans la base de données de référence d'Eurostat servant à la diffusion. L'objectif poursuivi consiste à apporter une valeur ajoutée aux données déjà accessibles dans la base de données de référence d'Eurostat sur l'infrastructure routière et le parc de véhicules.





# UNION EUROPÉENNE – Régions au niveau NUTS 2

|      |                                                             |      |                             |      |                                  |
|------|-------------------------------------------------------------|------|-----------------------------|------|----------------------------------|
| BE10 | Région de Bruxelles-Capitale/Brussels Hoofdstedelijk Gewest | DEB2 | Trier                       | FR26 | Bourgogne                        |
| BE21 | Prov. Antwerpen                                             | DEB3 | Rheinhesen-Pfalz            | FR30 | Nord - Pas-de-Calais             |
| BE22 | Prov. Limburg (BE)                                          | DEC0 | Saarland                    | FR41 | Lorraine                         |
| BE23 | Prov. Oost-Vlaanderen                                       | DED1 | Chemnitz                    | FR42 | Alsace                           |
| BE24 | Prov. Vlaams-Brabant                                        | DED2 | Dresden                     | FR43 | Franche-Comté                    |
| BE25 | Prov. West-Vlaanderen                                       | DED3 | Leipzig                     | FR51 | Pays de la Loire                 |
| BE31 | Prov. Brabant Wallon                                        | DEE1 | Dessau                      | FR52 | Bretagne                         |
| BE32 | Prov. Hainaut                                               | DEE2 | Halle                       | FR53 | Poitou-Charentes                 |
| BE33 | Prov. Liège                                                 | DEE3 | Magdeburg                   | FR61 | Aquitaine                        |
| BE34 | Prov. Luxembourg (BE)                                       | DEF0 | Schleswig-Holstein          | FR62 | Midi-Pyrénées                    |
| BE35 | Prov. Namur                                                 | DEG0 | Thüringen                   | FR63 | Limousin                         |
| CZ01 | Praha                                                       | EE00 | Eesti                       | FR71 | Rhône-Alpes                      |
| CZ02 | Střední Čechy                                               | GR11 | Anatoliki Makedonia, Thraki | FR72 | Auvergne                         |
| CZ03 | Jihozápad                                                   | GR12 | Kentriki Makedonia          | FR81 | Languedoc-Roussillon             |
| CZ04 | Severozápad                                                 | GR13 | Dytiki Makedonia            | FR82 | Provence-Alpes-Côte d'Azur       |
| CZ05 | Severovýchod                                                | GR14 | Thessalia                   | FR83 | Corse                            |
| CZ06 | Jihovýchod                                                  | GR21 | Ipeiros                     | FR91 | Guadeloupe                       |
| CZ07 | Střední Morava                                              | GR22 | Ionia Nisia                 | FR92 | Martinique                       |
| CZ08 | Moravskoslezsko                                             | GR23 | Dytiki Ellada               | FR93 | Guyane                           |
| DK00 | Danmark                                                     | GR24 | Stereia Ellada              | FR94 | Réunion                          |
| DE11 | Stuttgart                                                   | GR25 | Peloponnisos                | IE01 | Border, Midland and Western      |
| DE12 | Karlsruhe                                                   | GR30 | Attiki                      | IE02 | Southern and Eastern             |
| DE13 | Freiburg                                                    | GR41 | Voreio Aigaio               | ITC1 | Piemonte                         |
| DE14 | Tübingen                                                    | GR42 | Notio Aigaio                | ITC2 | Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste     |
| DE21 | Oberbayern                                                  | GR43 | Kriti                       | ITC3 | Liguria                          |
| DE22 | Niederbayern                                                | ES11 | Galicia                     | ITC4 | Lombardia                        |
| DE23 | Oberpfalz                                                   | ES12 | Principado de Asturias      | ITD1 | Provincia Autonoma Bolzano/Bozen |
| DE24 | Oberfranken                                                 | ES13 | Cantabria                   | ITD2 | Provincia Autonoma Trento        |
| DE25 | Mittelfranken                                               | ES21 | País Vasco                  | ITD3 | Veneto                           |
| DE26 | Unterfranken                                                | ES22 | Comunidad Foral de Navarra  | ITD4 | Friuli-Venezia Giulia            |
| DE27 | Schwaben                                                    | ES23 | La Rioja                    | ITD5 | Emilia-Romagna                   |
| DE30 | Berlin                                                      | ES24 | Aragón                      | ITE1 | Toscana                          |
| DE41 | Brandenburg — Nordost                                       | ES30 | Comunidad de Madrid         | ITE2 | Umbria                           |
| DE42 | Brandenburg — Südwest                                       | ES41 | Castilla y León             | ITE3 | Marche                           |
| DE50 | Bremen                                                      | ES42 | Castilla-La Mancha          | ITE4 | Lazio                            |
| DE60 | Hamburg                                                     | ES43 | Extremadura                 | ITF1 | Abruzzo                          |
| DE71 | Darmstadt                                                   | ES51 | Cataluña                    | ITF2 | Molise                           |
| DE72 | Gießen                                                      | ES52 | Comunidad Valenciana        | ITF3 | Campania                         |
| DE73 | Kassel                                                      | ES53 | Illes Balears               | ITF4 | Puglia                           |
| DE80 | Mecklenburg-Vorpommern                                      | ES61 | Andalucía                   | ITF5 | Basilicata                       |
| DE91 | Braunschweig                                                | ES62 | Región de Murcia            | ITF6 | Calabria                         |
| DE92 | Hannover                                                    | ES63 | Ciudad Autónoma de Ceuta    | ITG1 | Sicilia                          |
| DE93 | Lüneburg                                                    | ES64 | Ciudad Autónoma de Melilla  | ITG2 | Sardegna                         |
| DE94 | Weser-Ems                                                   | ES70 | Canarias                    | CY00 | Kypros/Kıbrıs                    |
| DEA1 | Düsseldorf                                                  | FR10 | Île-de-France               | LV00 | Latvija                          |
| DEA2 | Köln                                                        | FR21 | Champagne-Ardenne           | LT00 | Lietuva                          |
| DEA3 | Münster                                                     | FR22 | Picardie                    | LU00 | Luxembourg (Grand-Duché)         |
| DEA4 | Detmold                                                     | FR23 | Haute-Normandie             | HU10 | Közép-Magyarország               |
| DEA5 | Arnsberg                                                    | FR24 | Centre                      | HU21 | Közép-Dunántúl                   |
| DEB1 | Koblenz                                                     | FR25 | Basse-Normandie             | HU22 | Nyugat-Dunántúl                  |

HU23 Dél-Dunántúl  
 HU31 Észak-Magyarország  
 HU32 Észak-Alföld  
 HU33 Dél-Alföld  
 MT00 Malta  
 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)  
 AT11 Burgenland  
 AT12 Niederösterreich  
 AT13 Wien  
 AT21 Kärnten  
 AT22 Steiermark  
 AT31 Oberösterreich  
 AT32 Salzburg  
 AT33 Tirol  
 AT34 Vorarlberg  
 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  
 PT11 Norte

PT15 Algarve  
 PT16 Centro (PT)  
 PT17 Lisboa  
 PT18 Alentejo  
 PT20 Região Autónoma dos Açores  
 PT30 Região Autónoma da Madeira  
 SI00 Slovenija  
 SK01 Bratislavský kraj  
 SK02 Západné Slovensko  
 SK03 Stredné Slovensko  
 SK04 Východné Slovensko  
 FI13 Itä-Suomi  
 FI18 Etelä-Suomi  
 FI19 Länsi-Suomi  
 FI1A Pohjois-Suomi  
 FI20 Åland  
 SE01 Stockholm  
 SE02 Östra Mellansverige  
 SE04 Sydsverige  
 SE06 Norra Mellansverige  
 SE07 Mellersta Norrland  
 SE08 Övre Norrland  
 SE09 Småland med öarna  
 SE0A Västsverige  
 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 CANDIDATS – Régions statistiques dans niveau 2

BG11 Severozapaden  
BG12 Severen tsentralen  
BG13 Severoiztochen  
BG21 Yugozapaden  
BG22 Yuzhen tsentralen  
BG23 Yugoiztochen  
RO01 Nord-Est  
RO02 Sud-Est  
RO03 Sud  
RO04 Sud-Vest  
RO05 Vest  
RO06 Nord-Vest  
RO07 Centru  
RO08 București