

Sécurité routière de l'UE en 2004 : différences régionales

Les régions grecques continuent de présenter le plus de risques, malgré les améliorations considérables intervenues au cours de la décennie passée

Statistiques en bref

TRANSPORTS

14/2007

Auteur

Anna BIALAS-MOTYL

Contenu

Faits marquants..... 1

Facteurs influant sur la sécurité routière..... 3

Des progrès sensibles dans les nouveaux États membres d'Europe de l'Est..... 5

Les régions grecques restent particulièrement risquées 5

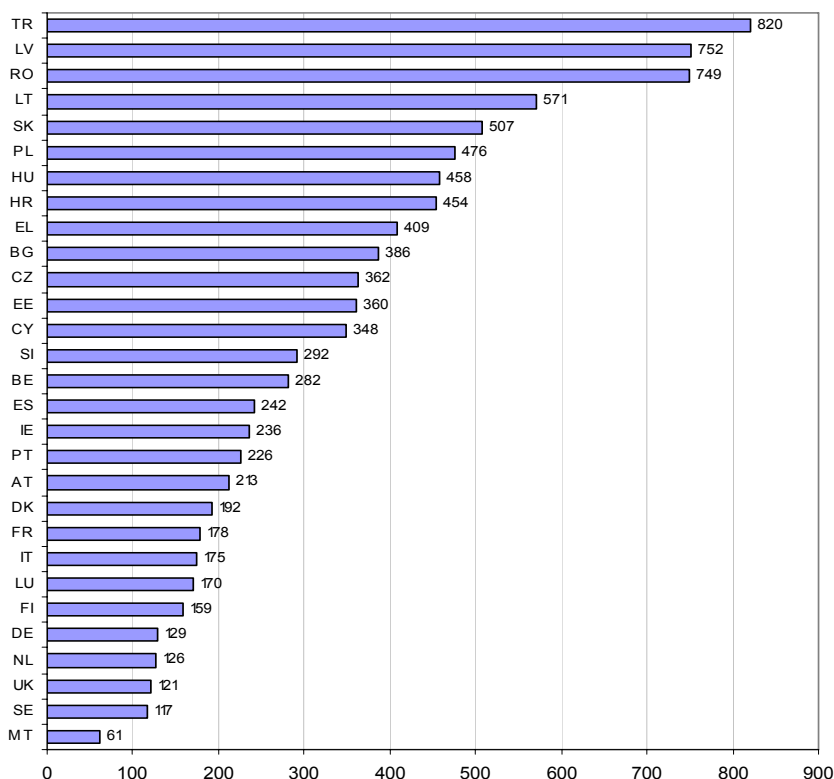


Fin de rédaction: 29.01.2007
Données extraites le: 15.09.2006
ISSN: 1977-0332
Numéro de catalogue: KS-SF-07-014-FR-N
© Communautés européennes, 2007

Faits marquants

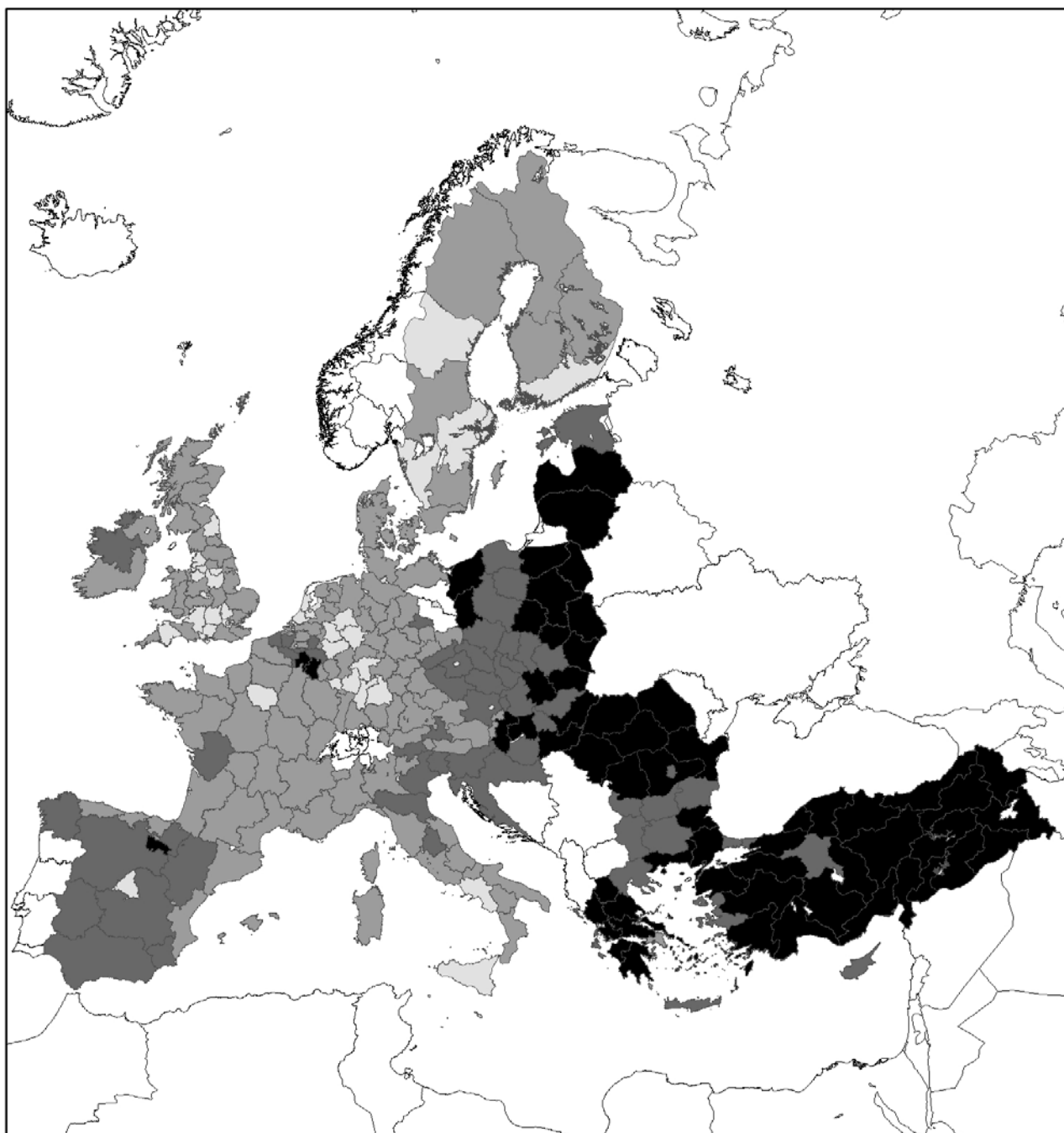
- Au niveau des États membres de l'UE-25 et au niveau national, la Lettonie, la Lituanie et la Slovaquie enregistrent le plus grand nombre de personnes tuées dans des accidents de la route par million de véhicules particuliers immatriculés – dans le cas des pays candidats, c'est la Turquie qui affiche le taux le plus élevé. Les niveaux les plus bas sont enregistrés par Malte et la Suède.
- Les régions urbaines du nord-ouest de l'Europe sont les plus sûres en ce qui concerne le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route par million de véhicules particuliers immatriculés.
- En 2004, la région urbaine allemande de Bremen a obtenu les meilleurs résultats, avec 23 tués par million de véhicules particuliers immatriculés. De nombreuses régions capitales (comme Berlin, Vienne, Stockholm et Bruxelles) figurent parmi les régions les plus sûres de l'UE.
- La densité de véhicules particuliers dans une région est inversement proportionnelle au nombre de tués dans des accidents de la route: plus la densité de véhicules est élevée et plus la région est «sûre».
- Au cours des dix dernières années, des progrès considérables ont été réalisés en matière de sécurité routière dans l'ensemble des pays pour lesquels des données sont disponibles; une division est/ouest demeure toutefois au même titre qu'un gradient nord-sud moins flagrant.

Graphique 1: nombre de personnes tuées par million de véhicules particuliers immatriculés dans les États membres de l'UE-25 et dans les pays candidats, 2004



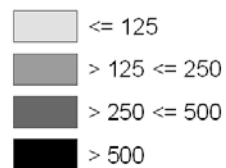
Note: BE: données 2002 – IT: données 2003 – PT: uniquement données pour PT1, 2003

Source: Eurostat



**Carte 1: Personnes tuées par million de véhicules particuliers en 2004
(UE-25 + PC - NUTS2)**

Nombre de personnes tuées par million de véhicules particuliers



0 250 500 1.000 1.500 Km

Données géographiques: GISCO
Données statistiques: EUROSTAT

Données 2003: Italie
Données 2002: Belgique
Pas de données disponibles: Portugal

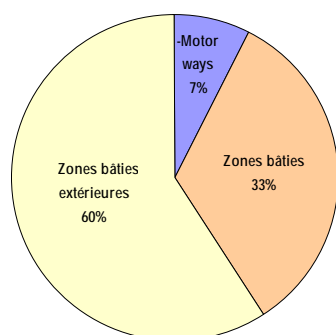
GIM Geographic Information Management nv
14-11-2006

Facteurs influant sur la sécurité routière

De l'ensemble des modes de transport, le transport routier est de toute évidence le plus dangereux et le plus coûteux en termes de vies humaines. Selon la base de données CARE (base communautaire sur les accidents routiers), l'UE-25 a enregistré 1,3 million d'accidents de la route en 2004, qui ont blessé environ 1,8 million de personnes, dont 285 000 sérieusement. Ces accidents ont provoqué la mort de 43 358 personnes, ce qui représente 95 personnes tuées dans des accidents de la route par million d'habitants de l'UE.

Aujourd'hui, il ne fait aucun doute que les routes sont plus sûres qu'il y a encore quelques décennies, même si la densité du trafic routier a beaucoup augmenté. Le graphique 2 montre que la majorité des décès par accident de la route ont lieu en dehors des zones urbaines, alors que les autoroutes sont les plus sûres.

Graphique 2 : États de l'UE-25 et de l'AELE : ventilation des décès par type de route, 2002



Source: Eurostat

Cette évolution positive s'explique par les améliorations apportées à la conception des routes, par des exigences plus élevées pour l'obtention du permis, par des normes plus strictes dans le contrôle technique des véhicules et plus particulièrement par la sécurité accrue des véhicules (tant active que passive).

Sur ce dernier point, le public a été beaucoup sensibilisé par les activités du programme Euro-NCAP (European new car assessment), une organisation

indépendante spécialisée dans l'évaluation de la sécurité des véhicules particuliers par divers tests de collision. Établi en 1997 et soutenu par cinq gouvernements européens, par la Commission européenne et par les organisations d'usagers de la route et de consommateurs dans chaque pays de l'UE, le programme Euro-NCAP a permis d'encourager des améliorations sensibles de la sécurité pour les nouveaux modèles de voiture.

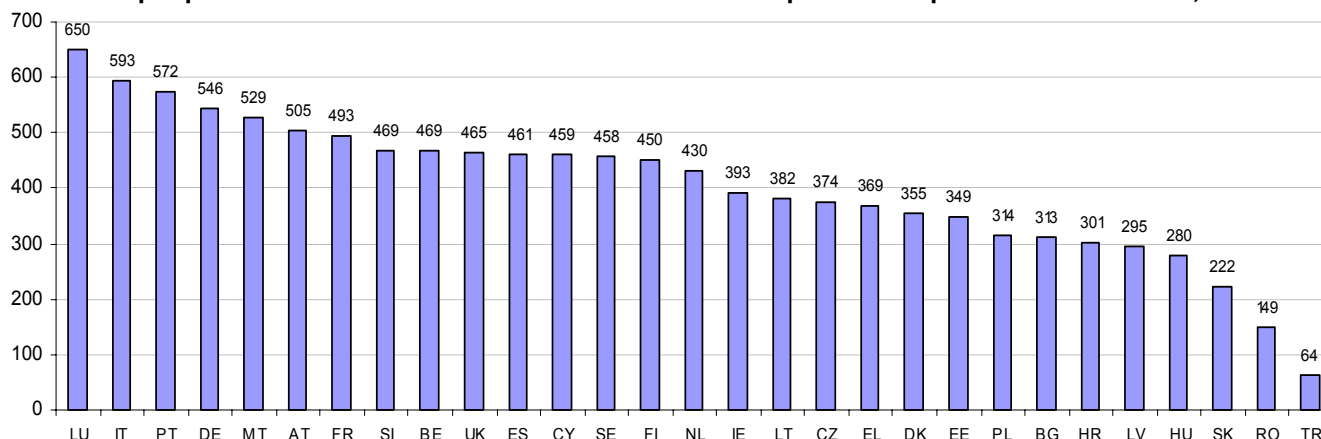
Le graphique 1, sur la page de garde, fait clairement apparaître que des différences sensibles existent en matière de sécurité routière entre les différents pays. Exprimé en nombre de personnes tuées par million de véhicules particuliers immatriculés, le nombre des décès varie entre 61 à Malte et 820 en Turquie. Il n'est pas possible de calculer d'autres indicateurs, car les données sur les performances réelles en matière de sécurité routière sont incomplètes ou non-harmonisées en partie (exprimées en passagers-kilomètres).

La Lettonie, la Roumanie, la Lituanie et la Slovaquie sont les autres pays qui affichent des indicateurs de plus de 500 décès par million de véhicules particuliers. À l'autre bout de l'échelle, on trouve l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et Malte qui enregistrent moins de 150 décès.

Ce tableau général est confirmé par la carte figurant à la page suivante, sur laquelle la plupart des régions du premier groupe de pays cités affichent des zones grisées relevant de la catégorie «plus de 500». Seul un petit nombre de régions à l'ouest de l'UE appartiennent à cette catégorie (Province de Luxembourg et Province de Namur en Belgique et Rioja en Espagne).

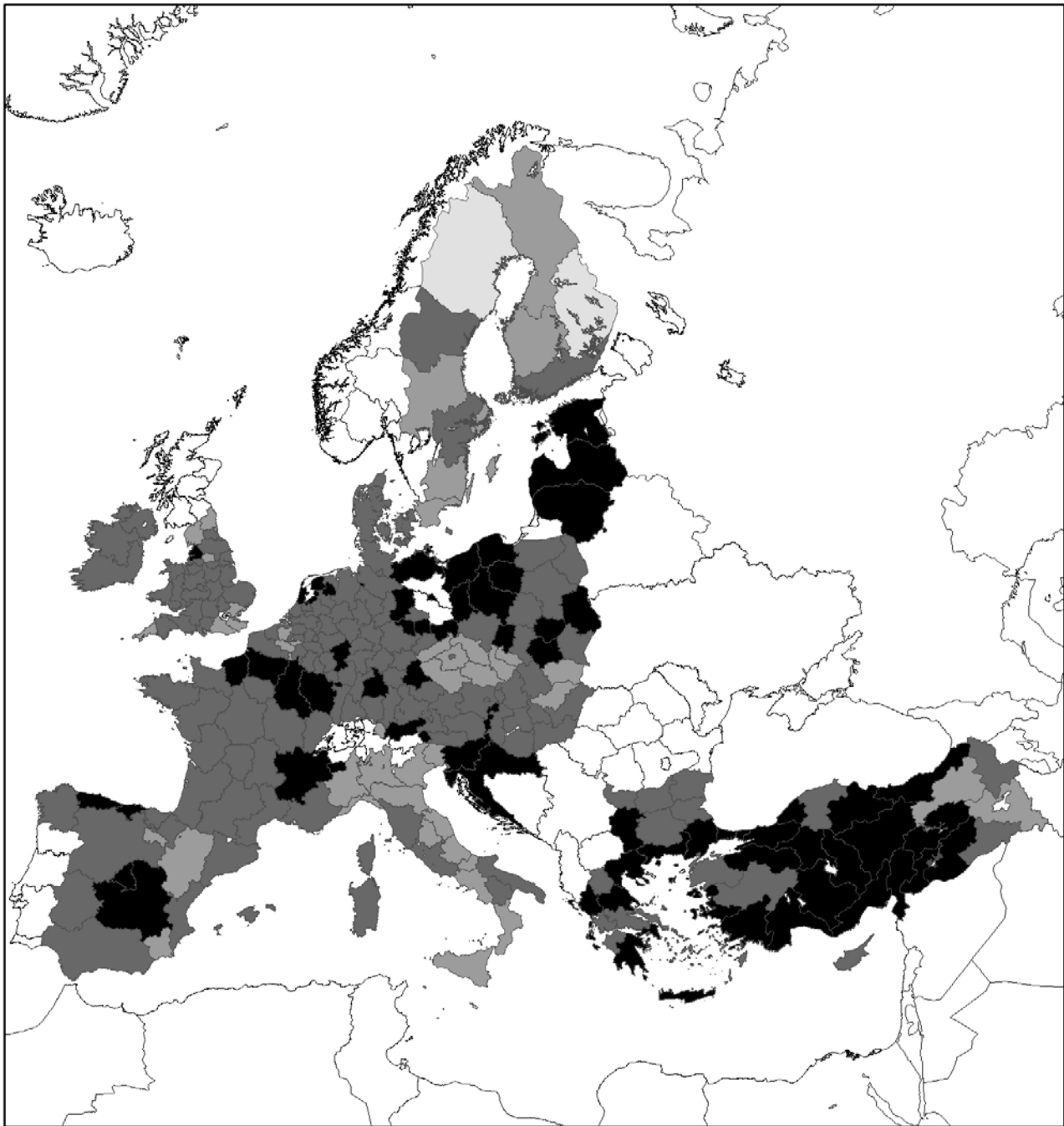
La densité des véhicules détenus (graphique 3) est inversement proportionnelle à ces indicateurs. Par exemple, les deux pays qui affichent la plus forte densité de véhicules particuliers se situent au bas de l'échelle en ce qui concerne le nombre de décès par million de véhicules particuliers, alors que les pays affichant les indicateurs les plus élevés présentent les chiffres de densité les plus bas.

Graphique 3: densité de véhicules : nombre de véhicules particuliers par millier d'habitants, 2004



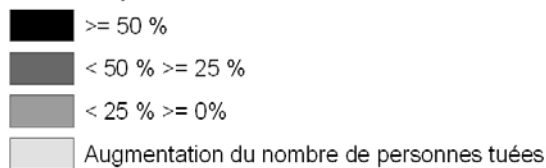
Note: les données sur le stock de véhicules collectées par l'intermédiaire du questionnaire régional ne sont pas toujours totalement comparables aux données obtenues pour la même variable via le questionnaire commun en raison de différences dans les méthodes de collecte. IT: données 2003 sur les véhicules particuliers; PT: données sur les véhicules particuliers uniquement pour PT1, 2003

Source: Eurostat



Carte 2: Évolution du nombre de personnes tuées par million de véhicules particuliers entre 1994 et 2000 (UE-25 + PC - NUTS2)

Baisse du nombre de personnes tuées par million de véhicules particuliers entre 1994 et 2004



0 250 500 1.000 1.500 Km

Données géographiques: GISCO
 Données statistiques: EUROSTAT
 Données utilisé pour année de base au lieu de 1994:
 Données 1995: BE24, BE31, Bulgarie, DEE1, DEE2, DEE3, FI13, Hongrie, Pologne
 Données 1996: République Tchèque, Irlande
 Données 1997: DED1, DED2, DED3, FI18, FI19, FI1A, SK, UKK3, UKK4, UKL1, UKL2
 Données utilisé pour année de référence au lieu de 2004:
 Données 2003: Italie
 Données 2002: Belgique
 Pas de données disponibles: ES63, ES64, FR91, FR92, FR93, FR94, Portugal, Roumanie, SE0A, UK11, UK12, UKM1, UKM2, UKM3, UKM4
 Pour les noms complets des zones NUTS2, il convient de se référer à la partie "Notes méthodologiques".

GIM Geographic Information Management nv, 14-11-2006

Des progrès sensibles dans les nouveaux États membres d'Europe de l'Est

Le tableau dressé jusqu'à présent ne doit pas cacher le fait que des progrès considérables ont été réalisés au cours des dix dernières années en matière de sécurité routière. La carte 2 sur la page ci-contre fait apparaître l'évolution en pourcentage dans le nombre d'accidents de la route mortels par million de véhicules particuliers entre 1994 et 2004 (sur la base de données régionales sur les accidents et de données régionales sur les véhicules pour les années de référence en question – pour les quelques exceptions, il convient de se reporter aux indications figurant dans la légende à la carte). Il y a lieu de rappeler que ces évolutions tiennent compte de l'augmentation du nombre de véhicules intervenus durant la même période (nombre de véhicules particuliers par million d'habitants). C'est notamment dans les pays d'Europe orientale que la densité des véhicules particuliers a sensiblement progressé

La démographie figure au nombre des autres facteurs d'influence. Dans certains pays, la population a beaucoup augmenté entre 1995 et 2004 (par exemple en Turquie : +15 % – à Chypre : +13,7 % – en Irlande (1995-2003) +11 %).

La carte montre que presque la totalité des régions de niveau NUTS 2 pour lesquelles des données sont disponibles ont enregistré des progrès en matière de sécurité. Dans les États Baltes, en Slovaquie, en Croatie et dans de nombreuses régions de Pologne, de

Bulgarie, de Grèce et de Turquie, le nombre de personnes décédées par million de véhicules particuliers a diminué de plus de 50 % en dix ans.

Toutefois, des différences importantes demeurent avec d'autres pays, étant donné que les États membres d'Europe occidentale et de Scandinavie affichent des progrès similaires. Cette remarque s'applique tout particulièrement à la plupart des régions du Centre de l'Espagne, aux régions du Nord et de l'Est de la France ainsi qu'aux nouveaux Länder allemands (dans la mesure où les données des nouveaux Länder sont disponibles).

Seul un petit nombre de régions accuse une hausse réelle du nombre de décès par million de véhicules particuliers. Ces régions sont Malte (+69 % par rapport à 1994), les deux régions finlandaises Åland (+62 %) et Ita Suomi (+30 %) et la région suédoise Övre Norrland (+2 %). Il convient toutefois de noter que ces régions enregistrent des taux relativement bas malgré cette hausse (en particulier Malte).

Comme dans la plupart des pays, l'ensemble des régions d'Italie ont enregistré une baisse du nombre de décès par million de véhicules particuliers – de 25 à 50 pour cent ou de moins de 25 pour cent – mais aucune n'a enregistré de recul de plus de 50 pour cent. La situation est similaire dans le cas de la Belgique, de l'Irlande et du Danemark.

Les régions grecques restent particulièrement risquées

Si l'on étudie les différentes régions de l'UE-25, il apparaît que de nombreuses régions grecques continuent d'afficher un indicateur particulièrement élevé, malgré les progrès réalisés au cours de dix dernières années. Cette remarque vaut tout particulièrement pour la région Sterea Ellada qui enregistre 1 576 personnes tuées dans des accidents de la route par million de véhicules particuliers immatriculés, soit bien plus que les régions Peloponnisos (1 159) et Dytiki Ellada (1 095).

Parmi les dix régions classées les plus dangereuses sur la base de cet indicateur, 7 sont situées en Grèce. Quatre régions polonaises sont incluses dans le tableau 1, Warminsko-Mazurskie étant la région la mieux placée avec 815 décès par million de véhicules particuliers.

La Lettonie et la Lituanie (pour lesquelles aucune ventilation régionale n'est disponible) figurent en 5^{ème} et 18^{ème} positions, avec respectivement 752 et 571 victimes. L'Estonie voisine, le troisième État Balte, ne figure pas dans la liste; en tant que «région» (pas de ventilation régionale disponible), elle présente un indicateur beaucoup plus favorable (360 décès par million de véhicules immatriculés).

Si l'on étudie la carte figurant en page 2, la Province de Luxembourg (Belgique) sort du lot. L'indicateur de près de 600 décès par million de véhicules particuliers immatriculés (place 14 dans le tableau 1) pourrait toutefois être influencé par le fait que cette région a une faible population, tout en étant traversée par d'importants axes de transit routier. En outre, elle compte de nombreux travailleurs transfrontaliers (faisant la navette avec le Grand-Duché de Luxembourg) qui

Tableau 1: UE-25: décès par million de véhicules particuliers en 2004: classement des 20 régions les plus dangereuses

Name of the region	Country	Persons killed per million passenger cars
1 Sterea Ellada	Greece	1 576
2 Peloponnisos	Greece	1 159
3 Dytiki Ellada	Greece	1 095
4 Warminsko-Mazurskie	Poland	815
5 Latvia	Latvia	752
6 Ipeiros	Greece	681
7 Notio Aigaio	Greece	679
8 Észak-Alföld	Hungary	670
9 Anatoliki Maked., Thraki	Greece	669
10 Thessalia	Greece	637
11 Stredné Slovensko	Slovakia	632
12 Świętokrzyskie	Poland	617
13 La Rioja	Spain	609
14 Prov. Luxembourg (B)*	Belgium	597
15 Podlaskie	Poland	595
16 Lubelskie	Poland	590
17 Közép-Dunántúl	Hungary	582
18 Lithuania	Lithuania	571
19 Dytiki Makedonia	Greece	560
20 Dél-Alföld	Hungary	553

*:2002

Source: EUROSTAT

conduisent une voiture d'entreprise (immatriculée au Luxembourg et ne figurant donc pas dans le répertoire des véhicules de la région belge).

Si l'on concentre sur les régions de l'UE-25 qui présentent les indicateurs les plus faibles, il apparaît qu'un grand nombre d'entre elles sont en fait des régions urbaines. Les régions urbaines sont relativement sûres en ce qui concerne les accidents de la route, étant donné qu'un tiers seulement des décès sont enregistrés pour des accidents se produisant dans des zones construites (cf. graphique 2). En outre, la densité de véhicules particuliers dans ces régions urbaines est souvent élevée, et se trouve fréquemment renforcée par le nombre de voitures d'entreprises et de voitures de location.

Au nombre des cinq premières régions du tableau 2 figurent trois régions urbaines allemandes de niveau NUTS 2: Bremen, Berlin, et Hamburg. Plus loin dans la liste on trouve diverses capitales ou régions capitales telles que Wien (Vienne), Stockholm et Bruxelles.

Tableau 2: UE-25: décès par million de véhicules particuliers en 2004: classement des 20 régions les plus sûres

Name of the region	Country	Persons killed per million passenger cars
1 Bremen	Germany	23
2 Ciudad Autónoma de Ceuta	Spain	26
3 Berlin	Germany	57
4 Hamburg	Germany	57
5 Malta	Malta	61
6 West Midlands	UK	63
7 Ciudad Autónoma de Melilla	Spain	64
8 Wien	Austria	65
9 Hampshire and Isle of Wight	UK	67
10 Düsseldorf	Germany	69
11 Bruxelles/Brussel*	Belgium	74
12 Arnsberg	Germany	76
13 Stockholm	Sweden	77
14 Outer London	UK	77
15 Devon	UK	78
16 Greater Manchester	UK	81
17 Köln	Germany	83
18 Utrecht	Netherlands	84
19 Stuttgart	Germany	88
20 Bedfordshire and Hertfordshire	UK	89

*: 2002

Source: Eurostat

Bremen, dans le nord de l'Allemagne, présente l'indicateur le plus favorable en 2004 avec seulement 23 personnes tuées par million de véhicules particuliers immatriculés. La région allemande suivante, Berlin, présente un taux de 57 décès par million de véhicules soit plus du double que Bremen.

Sur la carte de la page 2, on est frappé par les taux favorables de la région Ile de France (Paris et banlieue), Comunidad de Madrid ainsi que par la zone très urbaine

Rhein-Ruhr (regroupant les régions de niveau NUTS 2 Köln, Düsseldorf, Arnsberg et Münster) et la zone Rhein-Main-Neckar (Darmstadt, Karlsruhe, Heilbronn et Neustadt). Certaines des régions situées dans ces zones (Düsseldorf, Arnsberg, Köln) apparaissent individuellement dans le classement du tableau 2.

La deuxième et la septième région du tableau 2 constituent des cas particuliers. En fait, à la fois Ceuta et Melilla sont de petites enclaves espagnoles sur la côte d'Afrique du Nord (bordant le détroit de Gibraltar). Ces territoires urbains sont densément peuplés et le nombre de véhicules immatriculés est relativement limité.

Le tableau 3 fait apparaître les pays candidats et montre les 20 régions présentant les taux les moins favorables. Dix-huit de ces 20 régions sont situées en Turquie. Les quatre régions situées les plus à l'Est (Agri, Erzurum, Mardin et Van) sont particulièrement dangereuses. Quelque 4000 accidents par million de véhicules ont été calculés pour la région Van (région frontalière avec l'Iran et l'Iraq) et la région Agri (région frontalière avec l'Arménie et la Géorgie), alors que trois autres régions turques présentent des indicateurs situés au-dessus de 2000 décès.

Les régions roumaines Nord-est et Sud-Muntenia sont particulièrement dangereuses avec respectivement 1 160 et 1 031 décès en 2004.

Tableau 3: Pays candidats : décès par million de véhicules particuliers en 2004: classement des 20 régions les plus dangereuses

Name of the region	Country	Persons killed per million passenger cars
1 Van	Turkey	4 243
2 Agri	Turkey	3 978
3 Kastamonu	Turkey	2 822
4 Mardin	Turkey	2 776
5 Erzurum	Turkey	2 588
6 Sanliurfa	Turkey	1 965
7 Kirikkale	Turkey	1 934
8 Kocaeli	Turkey	1 813
9 Manisa	Turkey	1 781
10 Trabzon	Turkey	1 583
11 Samsun	Turkey	1 555
12 Gaziantep	Turkey	1 541
13 Malatya	Turkey	1 437
14 Kayseri	Turkey	1 343
15 Tekirdag	Turkey	1 268
16 Balikesir	Turkey	1 250
17 Nord-Est	Romania	1 160
18 Konya	Turkey	1 047
19 Sud-Muntenia	Romania	1 031
20 Adana	Turkey	1 014

Source: Eurostat

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

Attention

Le contenu de la présente publication a été établi fin 2006, c'est-à-dire avant le dernier élargissement de l'Union européenne qui est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2007. Par conséquent, les données de la Roumanie et de la Bulgarie ne sont pas incluses dans certains tableaux renvoyant à l'UE et continuent de figurer dans les tableaux sur les «pays candidats». Le cas échéant, une clarification est fournie par la mention spécifique «UE-25».

Sources de données

Les données fournies dans la présente publication sont essentiellement collectées au moyen du questionnaire régional (QR) des statistiques du transport. À l'heure actuelle, cette collection comprend un ensemble d'indicateurs du transport du niveau NUTS 2 pour les infrastructures routières, ferroviaires et par voie de navigation intérieure ainsi que pour le stock de véhicules et les accidents de la route. Le QR est une collecte facultative de données indépendantes des actes législatifs de l'UE.

Les principales informations fournies renvoient au nombre de décès par million de véhicules particuliers immatriculés (tel qu'il est publié également dans la CN). Un ratio basé sur la performance réelle en matière de transport (exprimé en passagers-kilomètres) est souvent jugé plus approprié; toutefois, les chiffres des performances du transport au niveau régional ne sont pas disponibles.

Définitions

Véhicule particulier: véhicule routier automobile autre qu'un motorcycle, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égale au maximum à 9. Le terme «véhicule particulier» couvre donc les voitures (qui se conduisent sans permis), les taxis et voitures de location, à condition qu'elles aient moins de dix places assises. Cette catégorie peut inclure également des camionnettes pick-up.

Personnes tuées: toutes personnes tuées sur le coup ou décédées des suites d'un accident corporel dans les 30 jours. Pour les pays qui n'appliquent pas cette définition, des coefficients de conversion doivent être indiqués de sorte que des comparaisons puissent être faites sur la base de la définition à 30 jours (France 1.057, Italie 1.03, Lettonie 1.08, Portugal 1.3, Turquie 1.3).

Ventilation géographique

Les données sont présentées en principe au niveau 2 de la NUTS 2003 rev., règlement CE n°059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune d'unités territoriales statistiques (NUTS)

(Journal officiel L 154, 21/06/2003)

http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/l_154/l_15420030621_en00010041.pdf

La nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) a été établie par Eurostat il y a plus de 25 ans afin de fournir une ventilation uniforme des unités territoriales pour l'élaboration de statistiques régionales de l'Union européenne.

Certains pays plus petits ne présentent pas de subdivision de niveau NUTS 2. Tel est notamment le cas du Danemark (DK), de l'Estonie (EE), de Chypre (CY), de la Lettonie (LV), de la Lituanie (LT), du Luxembourg (LU), de Malte (MT) et de la Slovaquie (SK).

Codes pays

UE: Union européenne avant le dernier élargissement du 1^{er} janvier 2007, comprenant les 25 États membres (UE-25): Belgique(BE), République Tchèque (CZ), Danemark (DK), Allemagne (DE), Estonie (EE), Grèce (EL), Espagne (ES), France (FR), Irlande (IE), Italie (IT), Chypre (CY), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Hongrie (HU), Malte (MT), Pays-Bas (NL), Autriche (AT), Pologne (PL), Portugal (PT), Slovaquie (SK), Sloveenie (SI), Finlande (FI), Suède (SE) et Royaume-Uni (UK).

Pays Candidats:

BG: Bulgarie

HR: Croatie

MK: Ex-République yougoslave de Macédoine

RO: Roumanie

TR: Turquie

Carte 2: Évolution du nombre de personnes tuées par million de véhicules particuliers entre 1994 et 2004

Cette carte présente l'évolution en pourcentage du nombre de décès par accident de la route entre 1994 et 2004. Toutefois la disponibilité de données est telle que différentes années de référence ont dû être prises pour certains pays ou certaines régions.

Si cette différence d'années de référence pour les différents pays est directement indiquée dans la légende à la carte, les contraintes d'espace ne permettent pas d'énumérer le nom des différentes régions de niveau NUTS 2 concernées. Seuls les codes des régions sont présentés. Le nom correspondant à ces codes est indiqué ci-dessous:

BE24: Prov. Vlaams Brabant

BE31: Prov. Brabant Wallon

DED1: Chemnitz

DED2: Dresden

DED3: Leipzig

DEE1: Dessau

DEE2: Halle

DEE3: Magdeburg

ES63: Ciudad Autónoma de Ceuta

ES64: Ciudad Autónoma de Melilla

FI13: Itä-Suomi

FI18: Etelä-Suomi

FI19: Länsi-Suomi

FR91: Guadeloupe

FR92: Martinique

FR93: Guyane

FR94: Réunion

SE0A: Västsverige

UK11: Inner London

UK12: Outer London

UKK3: Cornwall an Isles of Scilly

UKK4: Devon

UKL1: West Wales an The Valleys

UKL2: East Wales

UKM1: North Eastern Scotland

UKM2: Eastern Scotland

UKM3: South Western Scotland

Pour en savoir plus :

Données : [Site web EUROSTAT/Page d'accueil/Transport/Données](#)

 **Transports**

 Transports - vue horizontale

 **Statistiques régionales des transports**

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support :

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>
E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
