POUR PLUS D'INFORMATION

Commission économique pour l'Europe
des Nations Unies (CEE-ONU)
Division des Transports
Palais des Nations - CH - 1211 Genève 10, Suisse

Site web: http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4rs.html

Designed and printed by the Publishing Service, United Nations, Geneva — GE.04-21012 — April 2004 — 1,000

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Quatrième semaine de la sécurité routière

5-11 avril 2004

Le respect, c'est la sécurité

NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (CEE-ONU)
DIVISION DES TRANSPORTS

Un cadre pour les campagnes nationales de sécurité routière

NATIONS UNIES

Un cadre pour les campagnes nationales de sécurité routière

La semaine du 5 au 11 avril a été déclarée Quatrième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE-ONU.

Pendant cette manifestation, les pays membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies organiseront des campagnes de sécurité routière simultanées ayant pour slogan:

" le respect, c'est la sécurité ".

Éditorial

Depuis 1990, la Division des Transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) lance à intervalle régulier, désormais tous les quatre ans, des "Semaines de sécurité routière" avec un thème et un slogan communs pour l'ensemble de ses pays membres. L'objectif général de ces campagnes est d'influencer le comportement des usagers de la route en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents et, donc, de sauver des vies.

Pour chaque campagne, le thème choisi est différent. Ainsi, la première Semaine de la sécurité routière menée en octobre 1990 a eu pour thème : " La sécurité, c'est la vie ". La deuxième, lancée en avril 1995, a été axée sur " Les jeunes usagers de la route " alors que le thème de la troisième, qui s'est déroulée en mai 2000, a porté sur: " Les usagers de la route vulnérables ".

Le thème choisi pour la Quatrième Semaine, qui aura lieu entre le 5 et le 11 avril 2004, est " L'agressivité au volant " et vise à rendre les conducteurs conscients de l'importance vitale de garder leur calme et leur sang-froid lorsqu'ils conduisent et d'être respectueux des règles et des autres usagers de la route. C'est pourquoi, le slogan arrêté pour accompagner cette campagne est : " Le respect, c'est la sécurité ".

Le comportement agressif est de nos jours trop commun sur nos routes. Il peut être dû à des situations émotionnelles personnelles, à la pression du temps, à la consommation d'alcool, de drogues et/ou de médicaments ou encore provoquée par l'attitude d'autres usagers de la route. Ces situations peuvent amener les conducteurs à ne pas respecter les règles de circulation - par exemple l'interdistance entre les véhicules, les vitesses, les priorités etc. - pouvant entraîner des accidents et avoir de graves conséquences.

La sécurité routière est aujourd'hui un sujet qui préoccupe tous les pays à travers le monde. C'est pourquoi, afin d'obtenir une plus grande synergie des différents efforts visant à enrayer cette crise mondiale de la sécurité routière, les dates de cette Quatrième Semaine ont été choisies en corrélation avec celle de la Journée mondiale de la Santé sur la sécurité routière organisée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui se tiendra le 7 avril 2004.

J'invite donc tous les pays membres de la CEE-ONU, les organisations internationales gouvernementales et non-gouvernementales, les organisations nationales et autres partenaires concernés par la sécurité routière à prendre une part active à cette Quatrième Semaine de la sécurité routière afin qu'elle puisse contribuer efficacement à prévenir les accidents sur la route. Toutes les informations concernant cette Quatrième Semaine de la sécurité routière sont disponibles sur notre site Internet à l'adresse suivante:
http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4rs.html

Brigita Schmögnerová
Secrétaire exécutive

Pourquoi le thème de l'agressivité au volant?

L'agressivité sur la route, si elle n'est pas un phénomène récent, a cependant tendance à augmenter et à se développer non seulement dans les pays de la CEE-ONU mais aussi à travers le monde. C'est ce qu'a révélé une étude réalisée par EOS Gallup Europe en 2003 (http://www.eosgallupeurope.com/images/agg.swf) qui montre que 65% des personnes interrogées en Fédération de Russie, 75% dans l'Union européenne et 80% aux U.S.A partagent ce point de vue.

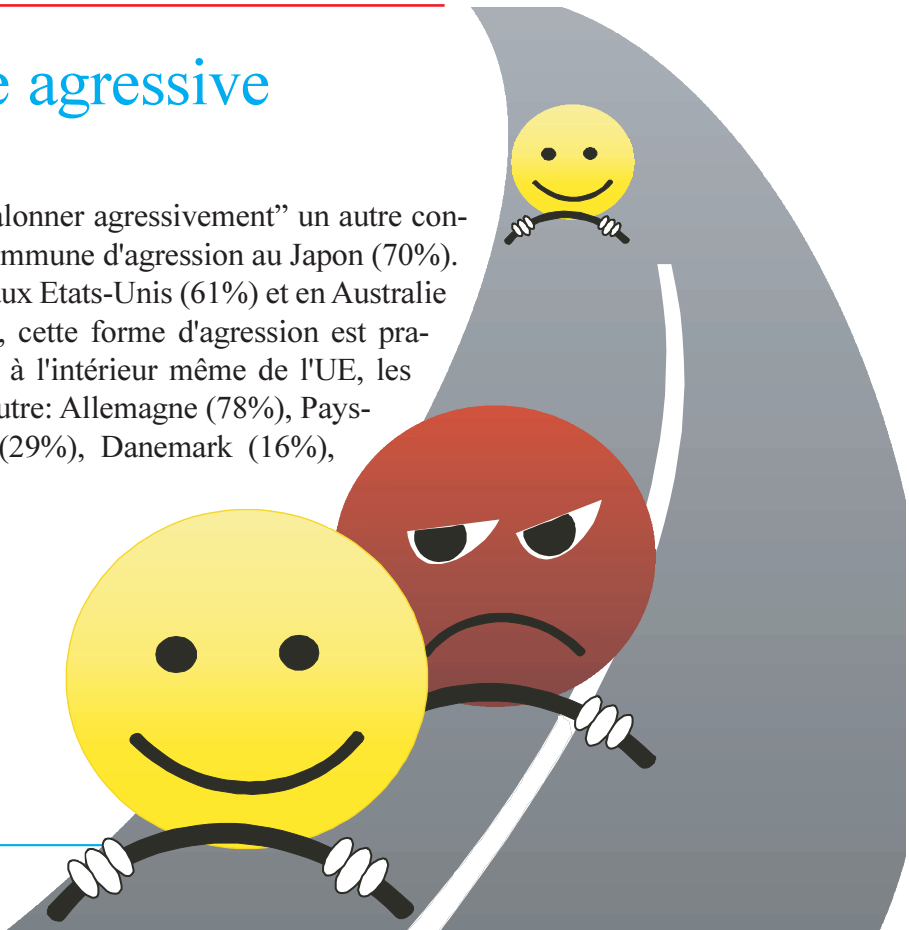
Mais qu'est-ce que l'agressivité au volant?

En donner une définition est difficile en raison de ses formes variées et manifestations diverses. Elle doit cependant être distinguée de la "rage au volant" qui concerne par exemple des échanges violents résultant de conflits de la route lorsque l'intention est de faire du mal à un autre usager de la route.
Lors d'une conférence sur le sujet organisée au Canada en octobre 2000, la définition suivante a été donnée : " *un comportement au volant est agressif lorsqu'il est délibéré, serait susceptible d'augmenter le risque de collision et est motivé par l'impatience, la gêne, l'hostilité et/ou une tentative pour gagner du temps* ".

Les formes d'agressivité diffèrent selon les pays et les continents en raison des différences de culture et de perception sur la notion de comportement acceptable au volant. Par exemple, "des appels de phare agressifs" semble être un phénomène plus répandu dans l'Union européenne, avec une moyenne de 60% des personnes interrogées déclarant avoir été victimes de cette forme d'agressivité, que dans d'autres pays comme l'Australie (38%), les U.S.A (36%), le Japon (35%), et encore moins la Fédération de Russie (23%). En revanche, les "gestes agressifs ou obscènes" sont une forme d'agressivité très répandue en Australie (77% des personnes interrogées) alors qu'aux Etats-Unis et dans l'Union européenne, les pourcentages sont respectivement de 56% et 58% et qu'au Japon le pourcentage tombe à 9%. Des différences sont également sensibles sur l'appréciation des comportements agressifs à la conduite, comme le montrent ces exemples ci-après.

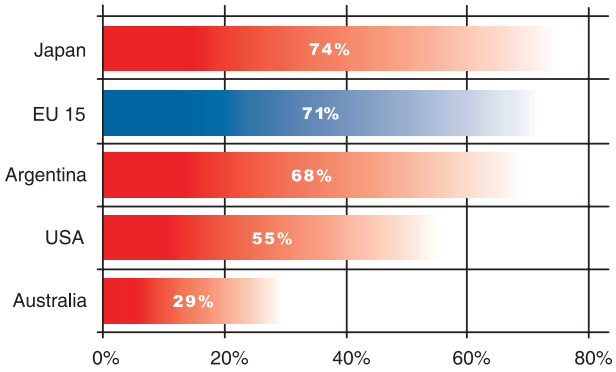
Exemples de conduite agressive

Le fait de suivre de trop près ou de “talonner agressivement” un autre conducteur représente de loin la forme la plus commune d'agression au Japon (70%). Le résultat est également relativement élevé aux Etats-Unis (61%) et en Australie (57%), moyen dans l'UE (46%). Par contre, cette forme d'agression est pratiquement inexistante en Russie (6%). Mais à l'intérieur même de l'UE, les taux varient considérablement d'un pays à l'autre: Allemagne (78%), Pays-Bas (67%), France (52%), Royaume Uni (29%), Danemark (16%), Espagne (12%), Suède (11%) et Italie (7%).
(Source EOS Gallup Europe)



Empiéter sur le "territoire" du conducteur ou la position dans la file est une source majeure d'irritation. Par exemple en Europe, il y a une très grande variété de réactions lorsque, en cas de fort ralentissement, des conducteurs dépassent par la bande d'arrêt d'urgence : 90% des Néerlandais et 86% des Danois interrogés sont "fortement irrités" par ce comportement alors que seulement 18% des Finlandais le sont. (Source EOS Gallup Europe)

Bloquer les autres conducteurs par le stationnement en double file ou entrer dans un carrefour très encombré provoque également un taux d'irritation élevé. C'est le cas lorsqu'un conducteur s'arrête en double file alors qu'une place de stationnement est libre à proximité.
(Source EOS Gallup Europe)



Quelles sont les causes de l'agressivité?

Il y a de nombreuses approches théoriques différentes expliquant le comportement agressif : biologiques, psychologiques, sociales mais il est généralement admis que le comportement agressif est une combinaison de ces facteurs. Sur le plan psychologique, de nombreux facteurs peuvent entrer en jeu dans le comportement agressif au volant : par exemple être derrière un volant peut amener certains conducteurs à avoir un sentiment de puissance alors qu'ils ne l'ont pas dans leur travail ou dans leur famille. L'instinct naturel de compétition de l'homme peut aussi être à l'origine d'une conduite agressive. Le stress et la pression du temps agissent également sur le comportement humain. De même, les routes encombrées, les embouteillages sont souvent source d'énervement et d'irritabilité pouvant conduire les conducteurs à transgresser les règles du code de la route.

Comment stopper le comportement agressif au volant?

La société ne peut pas se permettre de juste tolérer l'agressivité des conducteurs. La conduite agressive représente un problème qui nécessite d'être abordé rapidement. C'est pourquoi, faire prendre conscience au public des dangers de la conduite agressive est urgent afin d'éviter de banaliser de tels comportements sur les routes.

Il existe de nombreuses voies pour prévenir et décourager la conduite agressive : l'éducation, le renforcement des contrôles, les sanctions, la rééducation des conducteurs sont les plus connus et le plus souvent cités. A cela s'ajoutent les campagnes d'information auprès du public. La mise en place de dispositifs techniques performants, comme des caméras connectées à des feux de circulation au droit des intersections ou contrôlant la vitesse automatique des véhicules, permet également d'améliorer l'efficacité des contrôles et amener les conducteurs à modifier leur comportement. De même, une meilleure organisation de la circulation et des routes pour limiter les embouteillages peut aussi aider à limiter les exacerbations des conducteurs.

Les causes et les conséquences du comportement agressif ainsi que les moyens permettant d'obtenir un comportement apaisé et respectueux sur la route constituent précisément les thèmes qui seront largement développés au cours du séminaire qui se tiendra le 5 avril 2004 au Palais des Nations. Tous les renseignements y afférents sont disponibles à cette adresse: http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4sem.html

La place de la sécurité routière au sein de la CEE-ONU

La sécurité routière est un domaine dont s'occupe depuis longtemps la Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU) au travers notamment des instruments juridiques qui ont été adoptés sous son égide et qui servent de base à l'élaboration des codes de la route dans de nombreux pays à travers le monde. Mais ses activités ne se limitent pas uniquement à ces travaux juridiques, même si ceux-ci représentent l'essentiel, puisqu'elle s'attache aussi à promouvoir la sécurité routière par le biais d'échanges d'information entre les pays et la diffusion des meilleures pratiques et par le lancement de campagnes de sécurité routière dans la région de la CEE-ONU sous un thème et un slogan communs.

Le WP.1 hier et aujourd'hui

Les travaux de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières ont commencé peu après sa création en 1947. C'est ainsi que par une Résolution N° 22 (11 mars 1950) relative à la prévention des accidents, le Sous-Comité sur le transport routier (SC.1) a créé un Groupe de travail Ad hoc, relevant de son autorité, sur la prévention des accidents aux fins d'étudier, à partir d'un questionnaire adressé aux pays membres de la CEE, les méthodes permettant de prévenir les accidents de la route. Depuis lors, ce Groupe ad hoc a subi plusieurs évolutions de structure et de dénomination. Il s'est ainsi successivement appelé " Groupe d'experts sur la sécurité de la circulation routière " (GE.20), avant de devenir, à la suite d'une décision de la Commission économique pour l'Europe prise lors d'une session spéciale en mars 1988, le Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières sous l'abréviation " WP.1 ".

Le WP.1 se réunit deux fois par an, généralement en mars et en septembre. Les réunions se tiennent avec interprétation dans les trois langues officielles de la CEE-ONU: anglais, français et russe. Parfois, sont intercalée(s) une ou deux session(s) organisée(s) à titre exceptionnel lorsque l'intérêt et l'urgence des travaux le justifient. Parallèlement, de nombreux groupes informels (sans interprétation) sur des sujets bien définis sont constitués pour préparer les travaux du WP.1 et ainsi accélérer la prise de décisions. Mais la sécurité routière ne peut être durablement améliorée si elle ne s'adresse pas en même temps à l'individu, le véhicule et la route. C'est la raison pour laquelle, une étroite collaboration s'est instaurée avec d'autres Groupes de travail relevant de la CEE dont les travaux ont des répercussions sur la sécurité routière. Il s'agit notamment du Forum mondial sur l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Cette coopération existe aussi avec les organisations internationales concernées afin d'éviter des duplications d'efforts tout en recherchant la plus grande synergie dans les travaux menés.

Qui participe aux travaux du WP.1?

Les travaux du WP.1 sont ouverts aux représentants des 55 pays membres de la CEE-ONU ainsi qu'à ceux des organisations internationales, comme la Commission européenne, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et à ceux des nombreuses organisations non-gouvernementales accréditées auprès des Nations Unies, concernées par la sécurité routière.

Activités d'ordre réglementaire du WP.1

Bien que toutes les activités du WP.1 soient importantes, certaines d'entre elles ont, depuis la création de ce Groupe de travail, un caractère prioritaire: il s'agit de l'élaboration d'instruments juridiques sur la circulation routière et la signalisation routière et de leur mise à jour périodiquement afin d'y introduire les nouveaux développements technologiques, répondre aux demandes croissantes de la société en matière de mobilité, sécurité et protection de l'environnement et faire face aux nouveaux risques pour la sécurité tels que l'usage du téléphone portable lors de la conduite. A un moment où se développe de manière importante la mobilité des citoyens notamment à travers toute l'Europe, la recherche de la plus grande harmonisation possible au niveau des règles de circulation routière et de comportement des usagers de la route est un des éléments clé pour l'obtention d'une compréhension plus homogène de ces règles de la part des usagers.

C'est dans ce contexte qu'ont été élaborés successivement les instruments suivants:

Convention sur la circulation routière de 1949.
Nombre de Parties contractantes:
92 États répartis à travers le monde.

Protocole sur la signalisation routière de 1949.
Nombre de Parties contractantes:
37 États répartis à travers le monde.

Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968.
Nombre de Parties contractantes:
60 États répartis à travers le monde.

Convention de Vienne sur la signalisation routière de 1968:
Nombre de Parties contractantes:
52 États répartis à travers le monde.

Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la circulation routière de 1968.
Nombre de Parties contractantes:
28 États européens.

Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968.
Nombre de Parties contractantes:
27 États européens.

Protocole sur les marques routières de 1973, additionnel à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968.
Nombre de Parties contractantes:
22 États européens.

Les Conventions de Vienne, de portée mondiale, ont remplacé, pour les pays qui y avaient adhéré, la Convention de 1949 et son Protocole. Ces Conventions, plus complètes et plus adaptées aux conditions de circulation d'aujourd'hui, ont subi d'importants amendements en 1993. Quant aux Accords européens qui les complètent, ils vont plus loin dans les prescriptions et sont plus contraignants à l'égard des pays d'Europe qui les ont ratifiés. Ces différents instruments peuvent être consultés à l'adresse suivante :
http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#4

Tout un paquet de nouveaux amendements vient d'être adopté par le WP.1 concernant les Conventions de Vienne, les Accords européens les complétant et le Protocole sur les marques routières. Ceux-ci portent à la fois sur une adaptation de dispositions existantes (notamment sur les permis de conduire nationaux et internationaux et sur l'introduction du signe distinctif du pays sur les plaques d'immatriculation des véhicules) et sur l'introduction de nouvelles dispositions concernant notamment des sujets très actuels comme l'utilisation des téléphones mobiles pendant la conduite de véhicules, le taux d'alcoolémie maximum autorisé ou la sécurité dans les tunnels. Les documents afférents à ces modifications (TRANS/WP.1/2003/1 à 5/Rev.3) sont consultables à l'adresse suivante:
http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12004.html

Une version consolidée de chacune de ces Conventions de Vienne avec l'Accord européen les complétant sera préparée au cours de l'année 2004.

Le WP.1 demain

Hormis les instruments juridiques précités, le WP.1 gère deux Résolutions d'ensemble, l'une sur la circulation routière (R.E.1), l'autre sur la signalisation routière (R.E.2), qui viennent compléter et détailler les dispositions des Conventions de Vienne et des Accords européens. Une révision complète de ces deux Résolutions vient d'être lancée avec l'objectif de les restructurer, de les moderniser, de les compléter et de les diffuser le plus largement possible.

Par ailleurs, dans l'avenir, le WP.1, de par la grande expérience qu'il a acquise depuis plus de cinquante ans dans le domaine de la sécurité routière, pourrait éventuellement jouer un rôle de coordination et de promotion en la matière au plan mondial si la proposition faite en ce sens par le Comité des Transports intérieurs de la CEE-ONU dans sa Résolution du 19 février 2003 reçoit un écho favorable. Cette Résolution, reproduite ci-après, a été adoptée à la lumière des Résolutions A/RES/57/309 et A/RES/58/9 de l'Assemblée générale des Nations Unies et du rapport A/58/228 de son Secrétaire général sur la crise mondiale de la sécurité routière.

Un rôle mondial pour le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) de la CEE-ONU

Résolution N°253
adoptée par le Comité des Transports intérieurs le 19 février 2004

Le Comité des Transports intérieurs,

Notant que dans ses Résolutions A/RES/57/309 et A/RES/58/9, l'Assemblée générale des Nations Unies, préoccupée par la crise mondiale de la sécurité routière, invite le Conseil économique et social, en coopération avec d'autres organisations du système des Nations Unies, et par l'intermédiaire de ses Commissions régionales, à faciliter l'échange d'information sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière et le développement de recommandations pour la réduction des accidents de la route et de ses victimes ;

Notant également que, dans le rapport du Secrétaire général des Nations Unies A/58/228 du 7 août 2003, il est recommandé qu'un " organe de coordination soit désigné au sein du système des Nations unies " pour apporter un appui dans ce domaine,

Considérant la grande expérience acquise depuis plus de cinquante ans par le Groupe de travail sur la sécurité et la circulation routières de la CEE-ONU (WP.1) au travers notamment de ses Conventions de portée mondiale qui régissent les règles tant au plan de la circulation routière que de la signalisation routière,

Considérant l'appui général apporté, lors de la présente session du Comité, par les délégations ainsi que par la FIA Fondation en faveur de la désignation du WP.1 comme l'organe de coordination évoqué par le Secrétaire général,

1 **Apporte** son plein et entier soutien au principe visant à considérer que son organe subsidiaire, le WP.1, remplit les conditions pour jouer le rôle d'organe de coordination de la sécurité routière au niveau mondial, sous réserve qu'une telle extension d'une part ne porte pas atteinte aux activités originelles d'ordre juridique du Groupe de travail, d'autre part s'effectue progressivement sans que cela entraîne, au départ, des ressources supplémentaires;

2 **Invite** tous les membres du Comité à intervenir auprès des instances appropriées de leur pays afin que leurs représentants aux réunions qui se tiendront à New York sur la sécurité routière les 14 et 15 avril 2004 appuient, en tant que nécessaire, cette proposition;

3 **Demande** que la présente Résolution soit diffusée le plus largement possible;

4 **Demande** à son organe subsidiaire, le WP.1, de réfléchir d'ores et déjà aux implications et aux modalités pratiques de mise en œuvre de l'extension éventuelle de son rôle au plan mondial.

5 En vue des réunions de New York des 14 et 15 avril, **demande** au secrétariat de prendre à cette fin les contacts nécessaires et de transmettre cette Résolution au Secrétaire général des Nations Unies. **Demande** également au secrétariat et au président du WP.1 de faire valoir, lors de ces réunions, le point de vue du Comité des transports intérieurs.

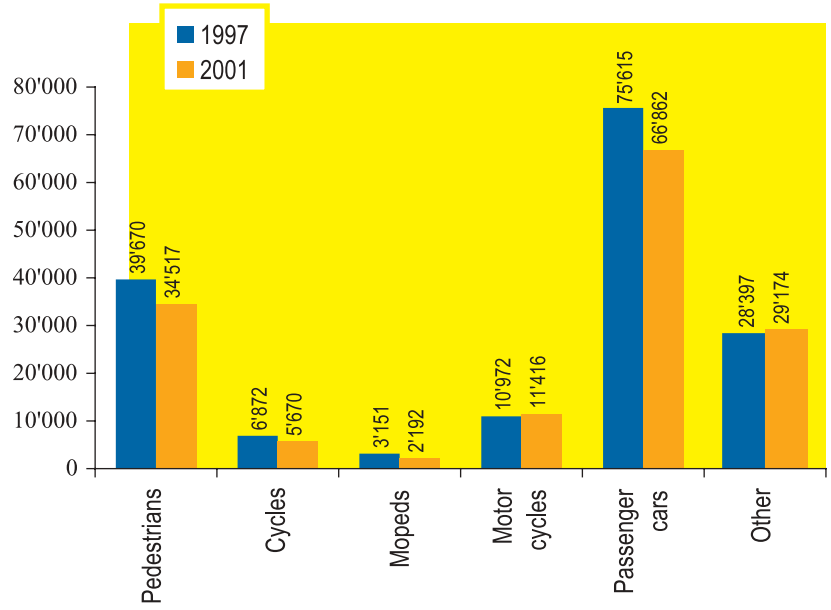
Basic road traffic safety data and indicators, 2001 (English only)

2001	Accidents and casualties					Road safety indicators					
	Accidents		Casualties			Killed			Total casualties		
	Total (number)	of which: under the influence of alcohol (number)	Killed (number)	Injured (number)	Total (number)	per 10^3 km of roads	per 10^6 vehicles	per 10^9 vehicle-km	per 10^3 km of roads	per 10^6 vehicles	per 10^9 vehicle-km
Albania	400	15	297	250	547	15.0 a/	1372	...	33.0 a/	2 526	...
Andorra	70	15	5	123	128	16.7	94	...	426.7	2 395	...
Armenia	1 021	30	237	1 258	1 495	32.0	...	1 024	202.2	...	6 458
Austria	43 073	2 559	958	56 265	57 223	9.0 a/	168	...	516.1 a/	10 028	...
Azerbaijan	1 985	82	559	2 228	2 787	22.4	1 259	...	111.5	6 276	...
Belarus	6 327	680	1 594	6 401	7 995	...	1 013 b/	...	...	4 856 b/	...
Belgium	47 444	...	1 486	65 294	66 780	9.9	264	...	442.7	11 880	...
Bosnia-Herzegovina	20 377 b/	...	230 b/	...	4 544 b/	...	2 150 b/	...	...	42 467 b/	...
Bulgaria	6 709	429	1 011	7 984	8 995	27.1	339	...	241.2	3 019	...
Canada	151 099 a/	...	2 969 a/	...	222 275 a/	...	136 a/	...	...	10 163 a/	...
Croatia	15 656	3 234	647	22 093	22 740	20.9	457	...	734.2	16 057	...
Cyprus	2 393	124	98	3 528	3 626	8.2	220	...	304.1	8 136	...
Czech Republic	26 027	3 557	1 334	33 676	35 010	10.2	256	32	268.6	6 728	849
Denmark	6 861	1 140	431	8 465	8 896	5.9	143	...	122.1	2 956	...
Estonia	1 888	523	199	2 443	2 642	3.8	371	30 c/	50.4	4 921	404 c/
Finland	6 451	942	433	8 411	8 844	1.3	134	9	27.5	2 728	186
France	116 745	...	7 720	153 945	161 665	7.6 a/	208	14	169.6 a/	4 361	296
Georgia	1 940	115 a/	558	2 376	2 934	...	...	...	...	...	...
Germany	375 345	25 690	6 977	494 315	501 752	12.0 b/	128	11	814.4 b/	9 174	809
Greece	19 710	...	1 895	25 881	27 776	...	352	...	...	5 153	...
Hungary	18 505	2 138	1 239	24 149	25 388	38.7	405	...	792.1	8 303	...
Iceland	831	45	24	1 256	1 280	1.9	127	11	98.8	6 768	568
Ireland	6 909	...	411	10 222	10 633	4.3	250	...	110.1	6 460	...
Israel	18 140	298	542	37 047	37 589	32.7	278	14	2 269.5	19 261	998
Italy	235 142	2 713	6 682	334 679	341 361	8.2 b/	159 a/	...	400.9 b/	7 632 a/	...
Kazakhstan	12 163	1 811	2 219	14 357	16 576	25.2	1 714	...	188.3	12 801	...
Kyrgyzstan	3 122	350	703	3 808	4 511	...	3 253	272	...	20 871	1 742
Latvia	4 766	893	517	5 852	6 369	8.5	666	62	104.7	8 205	759
Lithuania	5 972	1 031	706	7 103	7 809	9.0	548	696	100.0	6 063	7 694
Luxembourg	774	159	70	1 176	1 246	24.5	207	...	436.9	3 679	...
Malta	13 372	...	16	1 215	1 231	6.6 a/	61 a/	...	523.4 a/	4 808 a/	...
Netherlands	35 313	2 232	1085	42 810	43 895	9.5 b/	134	...	377.1 b/	5 402	...
Norway	8 244	...	275	11 522	11 797	3.7 a/	119 a/	8	130.3 a/	4 184 a/	354
Poland	53 799	7 432	5 534	68 194	73 728	16.6 a/	448 a/	...	205.9 a/	5 542 a/	...
Portugal	42 521	...	1 466	57 044	58 510	23.7 b/	174	...	907.2 b/	6 960	...
Republic of Moldova	2 765	342	420	3 390	3 810	31.9 a/	1015 a/	730	279.1 a/	8 887 a/	6 626
Romania	7 244	452	2 461	5 963	8 424	31.4	587	...	107.3	2 008	...
Russian Federation	164 403	31 839	30 916	187 790	218 706	58.0 b/	941 b/	...	413.5 b/	6 709 b/	...
Serbia and Montenegro	61 493	1 420	1 273	19 873	21 146	21.8 a/	438 b/	...	368.1 a/	8 837	...
Slovakia	8 181	1 202	6 14	10 839	11 453	32.3	357	...	602.3	6 665	...
Slovenia	9 199	1 539	278	12 673	12 951	7.1	282	29	330.5	13 120	1 364
Spain	100 393	...	5 517	149 599	155 116	33.7	229	50	947.0	6 447	1 400
Sweden	15 796	970	583	22 330	22 913	4.0	113	8	158.3	4 452	320
Switzerland	23 896	2 454	544	30 160	30 704	8.2 a/	112	10 d/	422.5 a/	6 318	581 b/
Tajikistan	1 368	20	396	1 556	1 952	30.9 b/	1 561 b/	129	157.7 b/	8 175 b/	636
The FYR of Macedonia*	1 314	83	107	1 830	1 937	7.9	307	...	142.2	5 554	...
Turkey	66 243	2 429	4 386	116 203	120 589	91.0 b/	1 006 b/	83	2 085.6 b/	23 899 b/	2 291
Turkmenistan	1 764 b/	80 b/	490	1 992	2 482 b/	...	...	...	...	...	...
Ukraine	34 541	3 146	5 984	38 196	44 180	28.6 b/	1 061 b/	224	236.6 b/	8 912 b/	1 655
United Kingdom	229 014	12 270	3 450	309 859	313 309	8.2	115	7	743.7	10 424	661
United States	2 041 000	214 000 a/	42 196	3 033 000	3 075 196	5.9	162	...	428.7	11 804	...
Uzbekistan	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total**	4 079 708	303 483	150 742	5 460 623	5 835 445						
Average						11.2	246	251	434.0	9 539	691.9

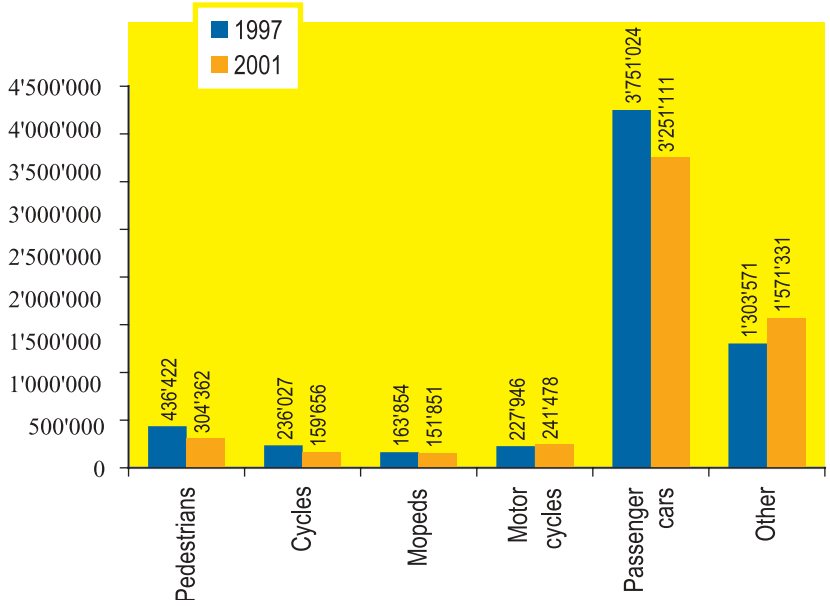
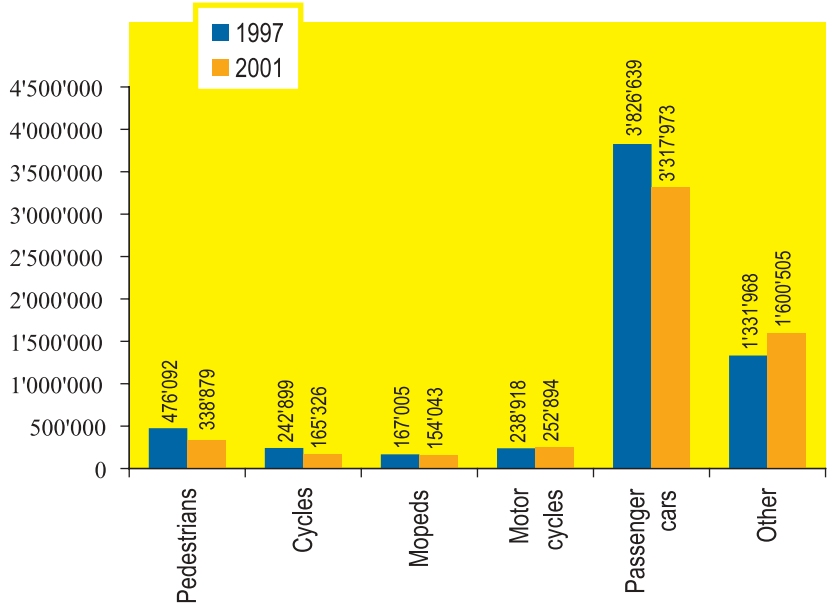
Source: UNECE Transport Division
a/ 2000 data
b/ 1999 data
c/ Mopeds and motorcycles not included
d/ Buses, lorries, road tractors not included
* The former Yugoslav Republic of Macedonia
** Sum of available data

Road Accidents in the UNECE Region

Persons killed



Persons injured



Total persons killed and/or injured