



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2009/11  
19 décembre 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Soixante et onzième session  
Genève, 24-26 février 2009  
Point 12 p) de l'ordre du jour provisoire

**QUESTIONS APPELANT UN EXAMEN ET UNE PRISE DE DÉCISIONS  
PAR LE COMITÉ**

**Préparation des recensements 2010 des routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E**

**Projet de recommandations pour le recensement de la circulation sur les routes E**

**Note du secrétariat**

1. Le présent document est soumis conformément au mandat conféré par le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a confié à sa cinquante-neuvième session (28-30 mai 2008). Le Groupe de travail a décidé de créer un Groupe spécial d'experts du recensement 2010 de la circulation sur les routes E chargé d'évaluer les résultats des recensements 2005, de formuler à l'intention des gouvernements des recommandations sur les procédures et les méthodologies à appliquer pour les recensements 2010 et d'élaborer une résolution à soumettre au Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), pour adoption en février 2009 (ECE/TRANS/WP.6/155, par. 37). Le présent document est également publié conformément au programme de travail pour la période 2006-2010 du Comité des transports intérieurs, adopté lors de sa soixante-dixième session, en 2008 (ECE/TRANS/166/Add.1, section 02.12.1 d)).
2. Le secrétariat reproduit ci-après le projet de recommandations à l'intention des gouvernements pour le recensement 2010 de la circulation sur les routes E, tel qu'il a été adopté par le Groupe spécial d'experts du recensement de la circulation sur les routes E (WP.6/AC.2) à sa neuvième session (10 novembre 2008).

**PROJET DE RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS  
POUR LE RECENSEMENT DE LA CIRCULATION SUR LES ROUTES E ET  
L'INVENTAIRE DES NORMES ET DES PARAMÈTRES PRINCIPAUX DES  
GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL EN EUROPE EN 2010  
(«RECENSEMENT DE LA CIRCULATION SUR LES ROUTES E DE 2010»)**

**I. CHAMP D'APPLICATION DU RECENSEMENT**

1. Aux fins du Recensement de la circulation sur les routes E de 2010, le réseau de routes E visé est celui décrit à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) de 1975, dans les amendements 1 à 9 à cet accord (ECE/TRANS/16 et Amend.1 à 9) et dans tout autre amendement qui entrerait en vigueur avant 2010. Si une route E n'est pas ouverte à la circulation (parce qu'elle est en réparation, parce qu'elle n'a pas été encore construite, ou pour d'autres raisons), le recensement pourrait, le cas échéant, être effectué sur la ou les routes utilisées par la circulation qui, autrement, aurait emprunté la route E.

Le secrétariat de la CEE-ONU communiquera les listes des axes AGR, tels qu'ils se présenteront au début de l'année de référence.

**II. OBJECTIFS DU RECENSEMENT**

2. En raison des volumes croissants du trafic international et du trafic de transit, il devient de plus en plus important de disposer en Europe de données comparables à l'échelle internationale sur les grandes voies de trafic international. Le recensement de la circulation sur les routes E effectué sous les auspices de la CEE-ONU est aujourd'hui le seul moyen d'obtenir, au plan international, des données comparables sur les flux de trafic le long des grandes routes européennes, sur une base paneuropéenne. Le recensement de la circulation sur les routes E n'étant pas une activité séparée mais un produit dérivé des recensements nationaux, l'élaboration et la transmission de ses résultats par les gouvernements des États membres de la CEE n'entraînent que des coûts marginaux.

3. Dans le cadre du recensement de la circulation sur les routes E, il faut s'efforcer d'obtenir des données qui soient aussi comparables que possible sur le plan international et qui répondent aux nouveaux besoins de données sur les changements de la répartition de la circulation. Il faut donc chercher continuellement à adapter la portée et la qualité des données du recensement des routes E aux besoins des utilisateurs.

4. Le recensement de la circulation sur les routes E a pour but de collecter des données en vue d'améliorer et de développer le réseau de ces routes selon les normes énoncées à l'annexe II de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), 1975 (ECE/TRANS/16, et Amend.1 à 9).

5. En particulier, les données du recensement visent à fournir des renseignements détaillés sur le trafic empruntant le réseau de routes E, afin de faciliter l'évaluation du trafic international de voyageurs et de marchandises.

6. Les données sur l'utilisation par les divers types de véhicules des divers tronçons de routes E permettent de mieux gérer l'aménagement foncier, de mieux intégrer la circulation routière dans le processus de planification du pays considéré, ainsi qu'au niveau international, et,

en même temps, de dresser des programmes satisfaisants d'entretien, de réfection et d'amélioration. Elles contribuent aussi à la solution des problèmes de l'encombrement de la circulation et facilitent l'étude des problèmes d'environnement, de sécurité routière et de consommation d'énergie.

7. Un autre but du recensement de la circulation sur les routes E est de mesurer l'utilisation de ce réseau de routes par les véhicules, exprimée principalement en véhicules-kilomètres, avec une ventilation par catégorie de véhicules.

8. Dans ce contexte, un autre but du recensement de la circulation sur les routes E est de rendre compte de la circulation pendant la nuit, pendant les congés et aux heures de pointe sur le réseau de routes E. Ces types de circulation sont de plus en plus importants et l'on a besoin de plus d'informations à leur sujet bien qu'il soit difficile de se les procurer.

### **III. CHAMP D'APPLICATION DU RECENSEMENT**

9. Comme les routes E ne constituent qu'une partie relativement limitée du réseau routier d'un pays, il est particulièrement intéressant de connaître l'importance du trafic sur ces routes, et de le comparer au trafic sur l'ensemble du réseau routier.

10. Pour procéder à cette comparaison, les véhicules-kilomètres sont la meilleure mesure statistique permettant d'exprimer le volume et le développement du trafic dans un pays. Les chiffres en véhicules-kilomètres sont aussi indispensables pour les calculs relatifs aux accidents de la circulation et à la consommation d'énergie.

11. C'est pourquoi il est recommandé de fournir, dans la mesure du possible, les données en véhicules-kilomètres parcourus sur la totalité du réseau des routes E et toutes les autres routes de l'ensemble du réseau routier national.

### **IV. COMPARABILITÉ DES RÉSULTATS DU RECENSEMENT**

12. Les gouvernements devraient prendre les mesures nécessaires pour que les résultats du Recensement de la circulation sur les routes E de 2010 soient aussi comparables que possible à ceux du recensement de 2005<sup>1</sup>.

### **V. CATÉGORIES DE VÉHICULES À COMPTER**

13. Tous les véhicules entrant dans les catégories ci-après doivent être comptés.

Le système révisé de classification des véhicules est le suivant:

---

<sup>1</sup> Dans les pays qui n'ont pas fait de recensement de la circulation sur les routes E en 2005, les résultats du Recensement de la circulation sur les routes E de 2010 devraient être aussi comparables que possible avec ceux du recensement de l'année la plus proche de 2005. Les pays qui n'ont pas fait de recensement complet en 2005 mais qui sont néanmoins en mesure de communiquer des données pour cette année-là sont censés avoir procédé à un recensement en 2005.

Catégorie A: Véhicules à moteur à trois roues au maximum (motocycles avec ou sans side-car, y compris les scooters et les tricycles à moteur);

Catégorie B: Voitures particulières et véhicules utilitaires légers (véhicules, y compris les breaks, à neuf places assises au maximum, y compris la place du conducteur, et camionnettes d'un poids maximal autorisé n'excédant pas 3,5 tonnes). Les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers sont comptés dans cette catégorie, qu'ils aient ou non une remorque, y compris les caravanes et les véhicules de loisirs;

Catégorie C: Véhicules routiers utilitaires (camions d'un poids maximal autorisé de plus de 3,5 tonnes, camions avec une ou plusieurs remorques, tracteurs avec semi-remorque et une ou plusieurs remorques, tracteurs avec une ou plusieurs remorques et tracteurs sans remorque ni semi-remorque), et Véhicules spéciaux (tracteurs agricoles, véhicules spéciaux tels que rouleaux compresseurs automobiles, bouteurs, grues mobiles et chars d'assaut, et autres véhicules automobiles routiers non spécifiés par ailleurs);

Catégorie D: Autobus, autocars et trolleybus.

14. Les catégories A et B constituent la circulation motorisée légère et les catégories C et D la circulation motorisée lourde.

15. En cas de doute sur l'appartenance d'un véhicule à la catégorie B ou C, le véhicule doit être compté dans la catégorie C, c'est-à-dire celle des véhicules les plus lourds. La même règle doit s'appliquer quand il y a doute sur l'appartenance à la catégorie B ou D.

16. Pour faciliter l'identification des divers véhicules, il est recommandé de remettre au personnel de comptage une description de l'aspect extérieur des véhicules et un répertoire des silhouettes de véhicules.

17. Les pays qui mettent en place des systèmes de comptage non manuel peuvent faire correspondre les résultats obtenus à la classification des catégories de véhicules sans avoir à être plus précis qu'il est techniquement possible. Les données simplifiées ainsi obtenues doivent permettre de distinguer au moins les véhicules automobiles légers des véhicules automobiles lourds. Cependant, pour l'ensemble du réseau, il est recommandé d'employer une classification en quatre catégories de véhicules.

## VI. VALEURS À CALCULER<sup>2</sup>

18. Pour chaque route E, il est recommandé de calculer l'intensité du trafic journalier annuel moyen (TJAM) mais aussi le trafic nocturne, le trafic vacancier et le trafic aux heures de pointe. Le trafic nocturne est en principe défini comme le TJAM entre 22 heures et 6 heures. Le trafic vacancier est défini comme le trafic journalier moyen (TJA) pendant la période des vacances, qui dure environ deux mois (et dans des cas exceptionnels un mois). Le trafic aux heures de pointe est en principe défini comme étant le trafic de la cinquantième heure la plus chargée.

---

<sup>2</sup> Lors du calcul des valeurs et de l'établissement des méthodes de comptage, les résultats obtenus devraient être représentatifs du trafic journalier annuel moyen (TJAM).

19. Pour l'ensemble du réseau des routes E (et des autres routes, le cas échéant) de chaque pays, il faudrait aussi calculer les véhicules-kilomètres pendant l'année du recensement et pour les diverses catégories de véhicules mentionnées.
20. En raison de la grande diversité des méthodes de recensement de la circulation routière selon les pays, il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan type uniforme pour tous les comptages. Toutefois, certains principes sont fondamentaux.
21. Il faudra diviser le réseau de routes E en tronçons de route. On devra choisir chaque tronçon de telle façon que le volume de trafic soit à peu près le même sur toute sa longueur. Comme la densité de la circulation tend à augmenter rapidement dans et au voisinage des grandes agglomérations, on devra placer les postes de comptage sur des tronçons de route de régions rurales à une distance suffisante des zones urbaines. Pour les routes E comptant au moins quatre voies, on peut ajouter les données provenant de postes de comptage situés en zone urbaine.
22. On devra indiquer, pour chaque tronçon, le trafic journalier annuel moyen (TJAM) en 2010. On pourra employer trois méthodes pour déterminer le TJAM:
- a) Comptage permanent sur toute l'année;
  - b) Comptage sur de courtes périodes en assurant leur représentativité sur l'ensemble de l'année;
  - c) Combinaison de ces deux types de comptage. Il est possible d'intégrer les méthodes d'échantillonnage aux systèmes de comptage permanent à l'aide de ce que l'on appelle des «estimations de rapports».
23. Dans certains cas exceptionnels, on pourra déterminer le TJAM sans procéder à un comptage, en se fondant sur les comptages antérieurs ou sur des comptages faits sur des tronçons contigus de la même route.
24. Il faudrait fournir des données sur le trafic pour 2010. Cependant, il appartient aux pays intéressés de décider soit de procéder à un comptage à chaque poste cette année-là soit de l'étaler sur plusieurs années et d'adapter statistiquement les données obtenues. S'il y a étalement sur plusieurs années, l'influence d'autres changements dans le réseau, par exemple celle de l'ouverture de nouvelles routes à la circulation pendant ces années-là, devra être prise en considération.
25. Pour établir le TJAM de chaque route E dans sa totalité, on divisera la somme des véhicules-kilomètres pour tous les tronçons de la route E considérée par la longueur de cette route.
26. En ce qui concerne la classification des catégories de véhicules, il faudra organiser les comptages de façon:
- a) Qu'une classification complète puisse être fournie pour l'ensemble du réseau;
  - b) Qu'une classification complète ou limitée puisse être fournie pour chaque route E;

c) Qu'une classification complète ou limitée puisse être fournie pour chaque tronçon de route.

27. La classification limitée visée ci-dessus devrait comporter au moins une distinction entre la circulation motorisée légère et la circulation motorisée lourde.

## VII. CARACTÉRISTIQUES DES ROUTES E

28. Des données sur le volume et la répartition de la circulation sur les routes E présenteront davantage d'intérêt s'il est possible d'obtenir des informations sur les caractéristiques de ces routes. Les gouvernements sont donc priés de fournir en même temps des informations sur les paramètres d'infrastructure des routes E (tableaux 7 et 8), conformément à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), ainsi qu'en a décidé le Groupe de travail des transports routiers à sa quatre-vingt-onzième session (15-17 octobre 1997) (TRANS/SC.1/361, par. 15 à 18).

29. Pour la publication des résultats, les routes sont à classer de la manière suivante, d'après le nombre et la largeur des chaussées et le nombre des voies de circulation:

a) Routes à une seule chaussée<sup>3</sup>:

<u>Largeur de la chaussée</u>	<u>Nombre de voies de circulation</u>
i) < 6 m	i) deux voies
ii) 6 – 6,99 m	ii) trois voies
iii) 7 – 8,99 m	iii) quatre voies
iv) 9 – 10,49 m	iv) cinq voies ou plus
v) 10,50 – 11,99 m	
vi) 12 – 13,99 m	
vii) 14 m ou plus	

b) Routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central:

<u>Largeur de la chaussée</u>	<u>Nombre de voies de circulation de chaque chaussée</u>
i) < 7 m	i) deux voies
ii) 7 – 8,99 m	ii) trois voies
iii) 9 – 10,49 m	iii) quatre voies
iv) 10,50 – 11,99 m	iv) cinq voies ou plus
v) 12 – 13,99 m	
vi) 14 m ou plus	

30. Les autoroutes<sup>4</sup> constituent habituellement une subdivision de la catégorie b) ci-dessus mais elles pourraient aussi, à certains endroits ou temporairement, ne comporter qu'une seule chaussée et elles constitueraient alors une subdivision de la catégorie a).

<sup>3</sup> Prière de se reporter aux définitions figurant dans le présent document.

<sup>4</sup> Prière de se reporter aux définitions figurant dans le présent document.

31. Les routes express sont définies comme suit dans l'AGR: «Une route express désigne une route réservée à la circulation automobile seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur laquelle, en particulier, il est interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée» (ECE/TRANS/16/Amend.2, annexe II).

32. Les routes comportant un nombre de voies différent sur chaque chaussée devraient être classées en fonction du plus petit nombre de voies. La longueur de ces tronçons de route devrait être indiquée.

33. Conformément au paragraphe 26 ci-dessus, il conviendrait de fournir des renseignements sur les points suivants:

a) vitesses de conception des routes E; b) largeur moyenne des voies de circulation, des terre-pleins centraux et des bandes d'arrêt d'urgence; et c) application de la signalisation des routes E.

### **VIII. PRÉPARATION ET PUBLICATION DES DONNÉES DU RECENSEMENT ET INVENTAIRE 2010**

34. Il est recommandé que les gouvernements fournissent au secrétariat de la CEE-ONU un rapport sur le recensement exécuté dans leur pays. L'utilité de la publication des résultats dépendant en grande partie de leur communication en temps utile, il est souhaitable que les gouvernements s'efforcent, dans toute la mesure possible, de communiquer les données (y compris, le cas échéant, la carte) avant le 1<sup>er</sup> novembre 2011<sup>5</sup>. Le rapport devrait contenir:

a) Des précisions sur les caractéristiques des routes E, conformément aux indications des tableaux 1 et 2 du présent document;

b) Des précisions sur le nombre et la nature des postes de comptage, conformément aux indications du tableau 3 du présent document;

c) Les précisions indiquées pour l'ensemble des routes E et chaque route E, conformément aux indications du tableau 4 du présent document;

d) Les précisions indiquées pour chaque route E conformément au tableau 4 *bis* du présent document;

e) Les précisions concernant la longueur et l'utilisation des routes pour l'ensemble des routes E, des autoroutes, des routes express ainsi que de toutes les autres routes et pour le total de ces routes considérées globalement, conformément au tableau 5 du présent document;

f) Une description concise de l'organisation des comptages et des méthodes d'échantillonnage utilisées, y compris la méthode appliquée pour évaluer le total des véhicules-kilomètres pour l'ensemble du réseau routier;

---

<sup>5</sup> L'attention des gouvernements est particulièrement appelée sur ce point, des retards considérables ayant été fréquemment constatés lors des précédents recensements.

g) Une ou plusieurs cartes contenant les données obtenues au moyen du recensement de 2010. Il devra être indiqué, sur la carte (les cartes), un nombre de postes de comptage suffisant pour faire ressortir les variations importantes de la répartition de la circulation entre les diverses catégories de volume de trafic. Il est particulièrement important que les postes de comptage et leurs numéros d'identification sur les cartes soient aussi reproduits au tableau 7 du présent document, bien que le tableau puisse contenir plus de postes de comptage qu'il n'en est représenté sur les cartes. Ce n'est que si les postes de comptage indiqués sur les cartes sont identifiés au tableau 7 que le secrétariat pourra élaborer des cartes récapitulatives sur une base paneuropéenne.

35. On observera en principe les règles ci-après dans l'établissement des cartes:

a) Les gouvernements présenteront les résultats sur des cartes établies à la même échelle que les cartes de leur pays figurant dans le Recensement de la circulation sur les routes E de 2005, en noir seulement pour les tracés (pleins et hachurés) conformément à l'échelle indiquée dans le tableau 6 du présent document;

b) Les volumes journaliers annuels moyens de la circulation, qui déterminent la largeur des lignes, seront indiqués par un nombre d'intervalles de classes, correspondant aux catégories indiquées dans le tableau 6 du présent document;

c) Dans l'établissement définitif des cartes, le secrétariat de la CEE-ONU n'utilisera qu'une seule couleur (le rouge) pour indiquer les volumes de trafic. La largeur des lignes, qui ne dépassera pas 1,4 cm, sera approximativement proportionnelle au trafic moyen journalier annuel, et on utilisera différentes nuances de la couleur pour caractériser les grandes catégories du volume de trafic moyen, en allant du plus clair au plus foncé au fur et à mesure de l'augmentation du volume. La classification et la largeur des traits sont indiquées au tableau 6 du présent document;

d) Les autoroutes et les routes express seront indiquées par un liseré blanc au centre de la bande rouge (voir le tableau 6 du présent document);

e) Les numéros des routes E (E1, E2, etc.) dans un rectangle apparaîtront en noir et seront répétés aussi souvent qu'il sera nécessaire pour marquer clairement le tracé de chaque route. Quand deux ou plusieurs routes ont le même tracé, le numéro de chacune doit être placé dans le même rectangle: par exemple E4, E6;

f) Les numéros des postes de comptage choisis, comme il est indiqué au tableau 6, seront aussi marqués en noir;

g) Les noms des villes et autres localités importantes seront indiqués sur les cartes.

36. L'établissement des cartes par les pays paraissant occasionner des difficultés et exigeant beaucoup de temps, il est possible dans certains cas de renoncer à demander aux pays de fournir les cartes détaillées décrites au paragraphe 34:

a) Lorsque le nombre et l'emplacement des postes de comptage ne sont pas modifiés et qu'aucun changement n'a été apporté au type de route E ou à leur tracé, le secrétariat de la CEE-ONU reportera les données directement de la carte de 2005 sur celle de 2010. La largeur

des lignes représentant le volume de trafic journalier annuel moyen (voir tableau 6 du présent document) sera modifiée par le secrétariat de la CEE en fonction des données présentées dans les tableaux de 2005. En pareil cas, le pays intéressé n'aura pas à établir de carte distincte si toutes les données nécessaires relatives aux postes de comptage figurent au tableau 7 du présent document;

b) Les modifications mineures concernant les numéros de postes et leur emplacement pourraient être indiquées par le pays intéressé sur la carte pertinente publiée par la CEE-ONU, ce qui éviterait aux pays d'avoir à éditer une nouvelle carte. En cas de changement du type de routes E, d'ouverture d'une nouvelle route E ou de modification importante du tracé d'une route E, les pays devraient fournir une carte (une carte imprimée existante suffirait) montrant en détail les changements effectués et indiquant avec précision les numéros des postes de comptage et leur emplacement;

c) Si un pays n'a pas participé précédemment au recensement, une carte montrant le réseau des routes E avec les numéros de postes de comptage et leur emplacement tels qu'indiqués au paragraphe 34 devra être fournie. En général, il ne devrait pas être nécessaire pour les pays participants de représenter la densité de la circulation par la largeur des lignes si le tableau d'accompagnement n° 7 du présent document.

37. Dans la mesure du possible, les données (et les cartes) devront être transmises au secrétariat de la CEE-ONU sous forme électronique à la place ou en complément de la réponse sur support papier.

### Tableaux du recensement de la circulation sur les routes E de 2010

Chaque pays devrait communiquer les données nécessaires aux tableaux ci-après pour l'année 2010.

**Tableau 1. Longueur totale des routes E selon leur largeur et le nombre de chaussées et de voies de circulation fin 2005 et fin 2010  
(Ensemble des routes E)**

Pays:	Unité: km	
Routes E	2005	2010
1. Toutes les routes E		
Dont routes devenues autoroutes depuis 2005 <sup>1</sup>		
Selon le nombre total de voies		
Route ordinaire		
– À 1 voie		
– À 2 voies		
– À 3 voies		
– À 4 voies		
– À 5 voies et plus		
– Inconnu		
Route express		
– À 1 voie		
– À 2 voies		
– À 3 voies		
– À 4 voies		
– À 5 voies et plus		
– Inconnu		
Autoroute		
– À 2 voies		
– À 3 voies		
– À 4 voies		
– À 5 voies		
– À 6 voies		
– À 7 voies et plus		
– Inconnu		

<sup>1</sup> La longueur totale des routes qui sont devenues des autoroutes depuis 2005 du fait d'une amélioration d'un changement de catégorie doit être indiquée.

**Symboles à utiliser:**

- ... Pas disponible.
- Résultat rigoureusement nul.
- 0 Résultat inférieur à la moitié de l'unité utilisée.

**Tableau 1 (suite). Longueur totale des routes E selon leur largeur et le nombre de chaussées et de voies de circulation fin 2005 et fin 2010 (Tronçons de route à une chaussée)**

Pays:		Unité: km		
Routes E		Nombre de voies	2005	2010 <sup>f</sup>
2. Tronçons de route à une chaussée <sup>f</sup>				
2.1 Selon le nombre de voies				
	- À 1 voie			
	- À 2 voies			
	- À 3 voies			
	- À 4 voies			
	- À 5 voies et plus			
	- Inconnu			
2.2 Selon la largeur de la chaussée				
a) Total avec une largeur de la chaussée jusqu'à 5,99 m				
	- Route ordinaire	1		
		2		
b) Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 6 et 6,99 m				
	- Route ordinaire	2		
c) Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 7 et 8,99 m				
	- Route ordinaire	2		
		3		
	- Route express	2		
	- Autoroute	2		
d) Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 9 et 10,49 m				
	- Route ordinaire	2		
		3		
	- Route express	2		
		3		
	- Autoroute	2		
		3		
e) Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 10,50 et 11,99 m				
	- Route ordinaire	3		
		4		
	- Route express	2		
		3		
	- Autoroute	2		
		3		

**Pays:****Unité: km**

Routes E		Nombre de voies	2005	2010 <sup>1</sup>
f)	Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 12 et 13,99 m			
	– Route ordinaire	3		
		4		
	– Route express	3		
		4		
	– Autoroute	3		
		4		
g)	Total avec une largeur de la chaussée de 14 m et plus			
	– Route ordinaire	3		
		4		
		5 et >		
	– Route express	4		
		5 et >		
	– Autoroute	4		
		5 et >		

<sup>1</sup> Des autoroutes pourraient aussi ne comporter, en des points particuliers ou à titre temporaire, qu'une seule chaussée et constituer en conséquence une subdivision de cette section.

**Tableau 1 (suite). Longueur totale des routes E selon leur largeur et le nombre de chaussées et de voies de circulation fin 2005 et fin 2010  
(Tronçons de route à deux chaussées séparées par un terre-plein central)**

Pays		Unité: km		
Routes E		Nombre de voies par chaussée	2005	2010
3.	Tronçons de route à deux chaussées séparées par un terre-plein central <sup>1, 2</sup>			
3.1	Selon le nombre de voies			
	– À 2 voies			
	– À 3 voies			
	– À 4 voies			
	– À 5 voies			
	– À 6 voies			
	– À 7 voies et plus			
	– Inconnu			
3.2	Selon la largeur de la chaussée			
a)	Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 6 et 6,99 m			
	– Route ordinaire	2		
b)	Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 7 et 8,99 m			
	– Route ordinaire	2		
		3		
	– Route express	2		
	– Autoroute	2		
c)	Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 9 et 10,49 m			
	– Route ordinaire	2		
		3		
	– Route express	2		
		3		
	– Autoroute	2		
		3		
d)	Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 10,50 et 11,99 m			
	– Route ordinaire	3		
		4		
	– Route express	2		
		3		
	– Autoroute	2		
		3		

**Pays****Unité: km**

Routes E		Nombre de voies par chaussée	2005	2010
e)	Total avec une largeur de la chaussée comprise entre 12 et 13,99 m			
	– Route ordinaire	3		
		4		
	– Route express	3		
		4		
	– Autoroute	3		
		4		
f)	Total avec une largeur de la chaussée de 14 m et plus			
	– Route ordinaire	3		
		4		
		5 et >		
	– Route express	4		
		5 et >		
	– Autoroute	4		
5 et >				

<sup>1</sup> Les routes dont chaque chaussée comporte un nombre de voies différent doivent être classées en fonction du plus petit nombre de voies. Indiquer la longueur de ces tronçons.

<sup>2</sup> Dans la section 3, indiquer le nombre total de voies des deux chaussées, mais, dans la subdivision selon la largeur de la chaussée, indiquer seulement le nombre de voies d'une seule chaussée.

**Tableau 2. Longueur des tronçons de routes E classés selon le volume du trafic journalier annuel moyen (TJAM)**

**Pays:**

Trafic journalier annuel moyen (TJAM)		Longueur des tronçons de route (km)	
1	Jusqu'à 999	2005	2010
2	1 000-1 999		
3	2 000-3 999		
4	4 000-5 999		
5	6 000-9 999		
6	10 000-14 999		
7	15 000-19 999		
8	20 000-24 999		
9	25 000-29 999		
10	30 000-39 999		
11	40 000-49 999		
12	50 000-59 999		
13	60 000-79 999		
14	80 000-99 999		
15	100 000-119 999		
16	120 000-149 999		
17	150 000 et plus		
18	Inconnu <sup>1</sup>		
19	TOTAL		

<sup>1</sup> Les tronçons de routes sur lesquels aucun comptage n'est effectué (par exemple en agglomération et en zone périurbaine) doivent figurer dans la rubrique «Inconnu» de ce tableau. Toutefois, si les pays établissent des comptages pour l'ensemble du réseau de routes E, y compris dans ces zones, indiquer le total de ces chiffres dans le tableau. Dans les deux cas, les totaux des tableaux 1 et 2 doivent coïncider.



**Tableau 4. Répartition de la circulation motorisée par catégorie de véhicules en 2010**

**Pays:**

Catégorie de véhicules		Code	Routes E et nombre de postes de comptage correspondants											
			Toutes les routes E		E .....									
			Tous les postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....	
			Nombre moyen par poste en 2010	Change-ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change-ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change-ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change-ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change-ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change-ment par rapport à 2005 (%)
1.	Tous les véhicules automobiles	a												
1.1	Véhicules automobiles légers	a												
	Total des catégories A et B	b												
1.11	Catégorie A	a												
		c												
1.12	Catégorie B	a												
		c												
1.2	Véhicules automobiles lourds Total des catégories C et D	a												
		b												
1.21	Catégorie C	a												
		d												
1.22	Catégorie D	a												
		d												

<sup>1</sup> Indiquer le nombre de postes. Le nombre de postes de comptage communs à deux routes ou davantage devrait être indiqué dans une note de bas de page.

**Catégories de véhicules:**

- A = Véhicules automobiles à trois roues au maximum (motocycles avec ou sans side-car, y compris les scooters et les tricycles à moteur).
- B = Voitures particulières et véhicules utilitaires légers (véhicules, y compris les breaks, à neuf places assises au maximum (y compris la place du conducteur) et camionnettes d'un poids maximal autorisé n'excédant pas 3,5 tonnes). Les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers sont comptés dans cette catégorie qu'ils aient ou non une remorque, y compris les caravanes et les véhicules de loisirs.
- C = Véhicules routiers utilitaires (camions d'un poids maximal autorisé de plus de 3,5 tonnes, camions avec une ou plusieurs remorques, tracteurs avec semi-remorque et une ou plusieurs remorques, tracteurs avec une ou plusieurs remorques et tracteurs sans remorque ni semi-remorque) et Véhicules spéciaux (tracteurs agricoles, véhicules spéciaux tels que rouleaux compresseurs automobiles, bouteurs, grues mobiles et chars d'assaut et autres véhicules automobiles routiers non spécifiés par ailleurs).
- D = Autobus, autocars et trolleybus.

**Explication du code:**

- a = Nombre moyen de véhicules automobiles par jour.
- b = En pourcentage du nombre moyen de tous les véhicules automobiles par jour.
- c = En pourcentage du nombre moyen des véhicules automobiles légers par jour.
- d = En pourcentage du nombre moyen des véhicules automobiles lourds par jour.

**Tableau 4 bis. Répartition de la circulation motorisée par catégories de véhicules en 2010**

**Pays:**

Catégorie de véhicules		Code	Routes E et nombre de postes de comptage correspondants											
			Toutes les routes E						E .....					
			Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....	
			Trafic nocturne <sup>2</sup> (Véhicules/8 h)		Trafic vacancier <sup>3</sup> (Véhicules/24 h)		Trafic aux heures de pointe <sup>4</sup> (Véhicules/heure)		Trafic nocturne <sup>2</sup> (Véhicules/8 h)		Trafic vacancier <sup>3</sup> (Véhicules/24 h)		Trafic aux heures de pointe <sup>4</sup> (Véhicules/heure)	
			Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)
1.	Tous les véhicules automobiles	a												
1.1	Véhicules automobiles légers	a												
	Total des catégories A et B	b												
1.11	Catégorie A	a												
		c												
1.12	Catégorie B	a												
		c												
1.2	Véhicules automobiles lourds	a												
	Total des catégories C et D	b												
1.21	Catégorie C	a												
		d												
1.22	Catégorie D	a												
		d												

**Pour les explications sur les catégories de véhicules automobiles, voir le tableau 4 du présent document.**

**Notes:**

<sup>1</sup> Indiquer le nombre de postes. Le nombre de postes de comptage communs à deux routes ou davantage devrait être indiqué dans une note de bas de page.

<sup>2</sup> Le trafic nocturne est en principe défini comme le trafic journalier annuel moyen (TJAM) entre 22 heures et 6 heures.

<sup>3</sup> Le trafic vacancier est en principe défini comme le trafic journalier moyen (TJM) pendant la période des vacances, de deux mois environ (et, dans des cas exceptionnels, d'un mois).

<sup>4</sup> Le trafic aux heures de pointe est en principe défini comme étant le trafic de la cinquantième heure la plus chargée.

**Explication du code:**

a = Nombre moyen de véhicules automobiles par jour.

b = En pourcentage du nombre moyen de tous les véhicules automobiles par jour.

c = En pourcentage du nombre moyen des véhicules automobiles légers par jour.

d = En pourcentage du nombre moyen des véhicules automobiles lourds par jour.

**Tableau 4 bis (suite). Répartition de la circulation motorisée par catégories de véhicules en 2010**

**Pays:**

Catégorie de véhicules		Code	Routes E et nombre de postes de comptage correspondants											
			E .....						E .....					
			Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....		Postes de comptage <sup>1</sup> .....	
			Trafic nocturne <sup>2</sup> (Véhicules/8 h)		Trafic vacancier <sup>3</sup> (Véhicules/24 h)		Trafic aux heures de pointe <sup>4</sup> (Véhicules/heure)		Trafic nocturne <sup>2</sup> (Véhicules/8 h)		Trafic vacancier <sup>3</sup> (Véhicules/24 h)		Trafic aux heures de pointe <sup>4</sup> (Véhicules/heure)	
		Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	Nombre moyen par poste en 2010	Change- ment par rapport à 2005 (%)	
1.	Tous les véhicules automobiles	a												
1.1	Véhicules automobiles légers	a												
	Total des catégories A et B	b												
1.11	Catégorie A	a												
		c												
1.12	Catégorie B	a												
		c												
1.2	Véhicules automobiles lourds Total des catégories C et D	a												
		b												
1.21	Catégorie C	a												
		d												
1.22	Catégorie D	a												
		d												

**Pour les explications sur les catégories de véhicules automobiles, voir le tableau 4 du présent document.**

**Notes:**

<sup>1</sup> Indiquer le nombre de postes. Le nombre de postes de comptage communs à deux routes ou davantage devrait être indiqué dans une note de bas de page.

<sup>2</sup> Le trafic nocturne est en principe défini comme le trafic journalier annuel moyen (TJAM) entre 22 heures et 6 heures.

<sup>3</sup> Le trafic vacancier est en principe défini comme le trafic journalier moyen (TJM) pendant la période de vacances, de deux mois environ (et, dans des cas exceptionnels, d'un mois).

<sup>4</sup> Le trafic aux heures de pointe est en principe défini comme étant le trafic de la cinquantième heure la plus chargée.

**Explication du code:**

a = Nombre moyen de véhicules automobiles par jour.

b = En pourcentage du nombre moyen de tous les véhicules automobiles par jour.

c = En pourcentage du nombre moyen des véhicules automobiles légers par jour.

d = En pourcentage du nombre moyen des véhicules automobiles lourds par jour.

**Tableau 5. Longueur et utilisation des routes<sup>1,2</sup>**

**Pays:**

		Longueur (km)	Véhicules-kilomètres (millions par année)				
			Total	dont <sup>3</sup> :			
				Véhicules de catégorie A	Véhicules de catégorie B	Véhicules de catégorie C	Véhicules de catégorie D
1.	Longueur totale	2005					
		2010					
Par types de routes							
1.1	Total des routes E	2005					
		2010					
1.11	– Autoroutes	2005					
		2010					
1.12	– Routes express	2005					
		2010					
1.13	– Autres routes E	2005					
		2010					
1.2	Total des routes non classées E	2005					
		2010					
1.21	– Autoroutes	2005					
		2010					
1.22	– Routes express	2005					
		2010					
1.23	– Autres routes non classées E*	2005					
		2010					

<sup>1</sup> Les données relatives aux rubriques 1 et 1.1 devraient être fondées sur les résultats du recensement 2005-2010 sur les routes E tandis que les données relatives aux rubriques 1.2, 1.21, 1.22 et 1.23 pourraient être établies à partir d'évaluations.

<sup>2</sup> La méthode utilisée pour l'évaluation des véhicules-kilomètres devrait faire l'objet d'une note.

<sup>3</sup> Pour les explications sur les catégories de véhicules automobiles A-D, voir le tableau 4 du présent document.

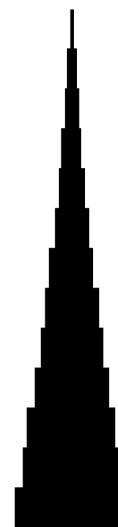
\* Chaque pays doit indiquer de quel réseau (communautaire, régional ou national par exemple) il s'agit.

**Tableau 6. Symboles à utiliser pour la présentation des résultats du recensement de la circulation sur les grandes routes de trafic international (routes E) de 2010 et données à faire figurer sur les cartes en ce qui concerne les postes de comptage**

### SYMBOLES

#### Véhicules automobiles

Catégories (A)-(D) par jour	Couleur	Largeur en mm
Jusqu'à 999	Rouge	0,5
1 000-1 999	"	1
2 000-5 999	"	1,5
6 000-9 999	"	2,5
10 000-14 999	"	3,5
15 000-24 999	"	4,5
25 000-39 999	"	6
40 000-59 999	"	7,5
60 000-79 999	"	9
80 000-99 999	"	10,5
100 000-119 999	"	12
120 000-149 999	"	14
150 000 et plus	"	16



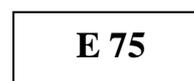
Les routes classées comme autoroutes et routes express doivent être indiquées comme suit en rouge, la largeur totale de la bande correspondant à la densité de la circulation; le pourcentage du trafic lourd dans le trafic total devrait être indiqué si possible.



Données incomplètes ou non disponibles



NUMÉRO DE LA ROUTE «E»



POSTES DE COMPTAGE







## Définitions

Les définitions ci-dessous sont empruntées au Glossaire des statistiques de transport (4<sup>e</sup> éd., 2008, CEE-Forum international des transports-Eurostat):  
<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>.

### **B.I-01a**    **Route**

Voie de communication ouverte à la circulation publique et destinée principalement à l'usage des véhicules routiers automobiles, possédant une assise stabilisée, autre qu'une voie ferrée ou une piste d'aviation.

*Sont incluses les routes revêtues ainsi que toutes les autres routes possédant une assise stabilisée. Sont aussi inclus les rues, les ponts, les tunnels, les structures portantes, les embranchements, les carrefours et les échangeurs. Les routes à péage sont aussi incluses. Les pistes cyclables en sont exclues.*

### **B.I-03**    **Catégorie de route**

Les routes se divisent en trois catégories admises internationalement:

- a) Les autoroutes;
- b) Les routes urbaines;
- c) Les autres routes (hors agglomération).

*Classification du réseau routier selon a) l'administration responsable de sa construction, de son entretien et/ou de son exploitation, b) les normes de construction ou c) les catégories d'usagers autorisés à l'utiliser.*

### **B.I-04a**    **Autoroute**

Route, spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- a) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre soit par un terre-plein central non destiné à la circulation soit, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- b) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin piétonnier;
- c) Est spécialement signalée comme étant une autoroute et est réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles.

*Les voies d'entrée et de sortie des autoroutes sont incluses quel que soit l'emplacement de la signalisation. Les autoroutes urbaines sont aussi incluses.*

**B.I-04b Route express**

Route spécialement construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et:

- a) Qui ne comporte normalement pas de terre-plein central séparant les deux sens de circulation;
- b) Qui est seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés;
- c) Qui est expressément signalée comme route express et réservée à des catégories particulières de véhicules routiers automobiles;
- d) Sur laquelle il est interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée.

*Les voies d'entrée et de sortie sont incluses quel que soit l'emplacement de la signalisation. Sont aussi incluses les routes express urbaines.*

**B.I-05a Route urbaine**

Route située dans les limites d'une agglomération, qui est signalée comme route urbaine à ses entrées et à ses sorties.

*Sur les routes urbaines, la vitesse maximum est souvent limitée à environ 50 km/h. Ne sont pas incluses les autoroutes, les routes express et les autres routes à grande vitesse qui traversent une agglomération, sauf si elles sont signalées comme des routes urbaines. Les rues sont incluses.*

**B.I-05b Route hors agglomération**

Route située en dehors des limites d'une agglomération, qui est signalée comme telle à ses entrées et à ses sorties.

**B.I-06 Route E**

Le réseau international «E» est constitué d'un système de routes repères tel qu'établi par l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international, à Genève, en date du 15 novembre 1975, et ses amendements.

*Les routes repères et les routes intermédiaires (routes A) ont un numéro à deux chiffres, alors que les routes d'embranchement, de rocade et de liaison (routes B) ont un numéro à trois chiffres.*

**B.I-07 Chaussée**

Partie de route destinée aux mouvements des véhicules routiers automobiles; les parties de route servant d'accotement à la couche de base ou à la couche de surface ne font pas partie de la chaussée, pas plus que les parties de route destinées à la circulation des véhicules routiers non automobiles ou au stationnement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger, servir

occasionnellement au passage des véhicules automobiles. La largeur d'une chaussée se mesure perpendiculairement à l'axe de la route.

#### **B.I-08 Voie**

Bande longitudinale de chaussée, matérialisée ou non, dont la largeur est suffisante pour permettre la circulation sur une seule file de véhicules automobiles autres que les motocycles.

#### **B.I-12 Longueur de la route**

La longueur d'une route est la distance qui en sépare le début et la fin.

*Si une chaussée est plus longue dans un sens que dans l'autre, on calcule alors la longueur de la route en additionnant la moitié des distances mesurées dans chaque sens entre le premier point d'entrée et le dernier point de sortie.*

#### **B.I-13 Zone urbaine**

Zone définie par la ou les limites administratives d'un centre urbain (agglomération).

*Les zones urbaines peuvent être classées par taille, d'après le nombre de leurs habitants:*

- a) 10 000 à 49 999 – petite;
- b) 50 000 à 249 000 – moyenne;
- c) 250 000 et plus – grande.

*Une zone urbaine peut comporter des entités territoriales comptant un grand nombre d'habitants dont la plupart, mais pas nécessairement la totalité, vivent dans une agglomération. Une agglomération, selon la définition du B.I-05, peut aussi bien être un village qu'une ville située en zone rurale.*

#### **B.II.A-14a. Autocar et autobus**

Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) supérieur à neuf.

*Les minibus et les mini-autocars conçus pour plus de 9 places assises (y compris celle du conducteur) sont inclus.*

#### **B.II.A-14b. Autobus**

Véhicule routier automobile conçu pour transporter plus de 24 voyageurs (y compris le conducteur) pouvant être assis ou debout.

*Les véhicules peuvent comprendre des zones destinées aux voyageurs debout pour permettre les fréquents déplacements de voyageurs ou être conçus pour permettre le transport de voyageurs debout dans le couloir.*

### **B.II.A-14c Autocar**

Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) supérieur à 24 et destiné exclusivement au transport de voyageurs assis.

### **B.II.A-14d Minibus / mini-autocar**

Véhicule routier automobile conçu pour transporter de 10 à 23 voyageurs (y compris le conducteur) assis ou debout.

*Les véhicules peuvent être conçus pour transporter des voyageurs assis exclusivement ou des voyageurs assis et debout.*

### **B.II.A-18a Véhicule routier pour le transport de marchandises**

Véhicule routier conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

*Sont inclus:*

- a) Les véhicules routiers légers dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kg, conçus, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises, par exemple les fourgonnettes et les pick-ups;*
- b) Les véhicules routiers lourds dont le poids total en charge dépasse 3 500 kg, conçus, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises;*
- c) Les tracteurs routiers;*
- d) Les tracteurs agricoles autorisés à emprunter les routes ouvertes à la circulation publique.*

### **B.II.A-18b Véhicule routier pour le transport de marchandises, léger**

Véhicule routier conçu pour le transport de marchandises dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kg, conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

*Sont inclus les fourgonnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de marchandises, les pick-ups et les camions légers dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kg.*

### **B.II.A-18c Véhicule routier pour le transport de marchandises, lourd**

Véhicule routier pour le transport de marchandises dont le poids total en charge dépasse 3 500 kg, conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

### **B.IV-06 Véhicule-kilomètre**

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule routier automobile sur 1 kilomètre.

*La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue. Les mouvements de véhicules routiers automobiles vides sont inclus. Les ensembles composés d'un tracteur et d'une semi-remorque ou d'un camion et d'une remorque comptent pour un seul véhicule.*

**B.IV-12 Intensité du trafic journalier annuel moyen**

Nombre moyen de véhicules franchissant un point de comptage sur le réseau routier.

*Le comptage peut s'effectuer de façon manuelle ou automatique, en continu ou à certains moments.*

-----