



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-neuvième session**

Genève, 12-14 juin 2018

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Recensements de la circulation dans la région
de la Commission économique pour l'Europe :
Recensements 2015 et 2020 de la circulation
sur les routes E****État de la collecte et de la diffusion des données
du recensement 2015 de la circulation
sur les routes E****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. À sa soixante-seizième session, le Comité des transports intérieurs a adopté le projet de résolution sur le recensement 2015 de la circulation sur les routes E (ECE/TRANS/240, par. 90) et a invité les gouvernements à communiquer les résultats du recensement au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe si possible avant le 1^{er} novembre 2016. Le Comité a aussi encouragé le secrétariat à allouer davantage de ressources à la diffusion des résultats des recensements de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E, notamment en établissant une carte paneuropéenne.

II. État d'avancement

2. Au 1^{er} mars 2018, le secrétariat avait reçu les résultats du recensement pour 21 pays, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Bulgarie, la Croatie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la France, la Géorgie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Roumanie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Serbie, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède, la Tchéquie et la Turquie. Le Groupe de travail se souviendra sans doute que, à la même période l'année dernière, ce nombre était de 12.

3. Certains recensements contiennent des données géospatiales exhaustives de mesure du trafic, tandis que d'autres ne comportent que des chiffres rudimentaires concernant les infrastructures des routes E. Le secrétariat a publié en septembre et en octobre 2017 toutes



les données reçues. Elles sont disponibles à l'adresse www.unece.org/trans/main/wp6/e-roads_census_2015.html.

III. Application géospatiale

4. Afin d'améliorer la diffusion des résultats, le secrétariat a demandé aux États membres, à la réception des résultats des recensements, tous les fichiers du système d'information géographique (SIG), tels que les fichiers de formes, utilisés pour créer des cartes du volume du trafic (la plupart des pays avaient fourni une carte au format PDF).

5. En octobre 2017, le secrétariat a publié les résultats collationnés sous la forme d'une carte paneuropéenne interactive du volume de la circulation sur les routes E pour les pays qui avaient fourni des données SIG. La carte est disponible à l'adresse www.unece.org/trans/main/wp6/e-roads_maps.html.

6. Neuf pays ont fourni des données SIG pour 2015, à savoir l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovénie, la Suède et la Tchéquie. Trois pays ont présenté des données SIG pour 2010, à savoir la Lettonie, la Slovénie et la Suisse. Pour le recensement de 2005, une carte de la circulation a été établie par un consultant et 23 pays ont fourni des données. Il convient de noter que les couches géographiques pour 2005 ne sont pas aussi précises que les fichiers pour 2015, car de nombreux tronçons vont d'un point à un autre au lieu de suivre le tracé des routes. Cette différence de précision n'est perceptible qu'à un niveau de zoom très détaillé et ne nuit pas aux possibilités de visualisation globale.

7. Dans le cas de la Suède, les données n'ont pas été fournies sous la forme d'un fichier de recensement de la circulation sur les routes E, mais le secrétariat est parvenu à trouver les données nécessaires au moyen d'un logiciel libre émanant d'une source officielle. Les fichiers de formes pour 2005 ont servi de filtre, de manière que seuls les tronçons situés à 30 kilomètres ou moins des routes E du recensement de 2005 soient pris en compte. De ce fait, les tronçons pour 2015 peuvent inclure des portions de route qui ne font pas partie du réseau international E, notamment des routes dans des grandes villes comme Stockholm.

IV. Fonctionnalités et applications de la carte

8. La carte est simple d'utilisation. Les utilisateurs peuvent faire un zoom avant ou arrière et cliquer sur un tronçon pour voir le débit journalier moyen annuel sur celui-ci. En outre, il est possible de visualiser le débit journalier moyen annuel des poids lourds dans les pays pour lesquels on dispose de données.

9. L'icône « liste des couches » permet aux utilisateurs de sélectionner les résultats du recensement de 2005, 2010 ou 2015 (ou plusieurs à la fois). Il est difficile de tirer des conclusions au niveau du continent, étant donné que les tronçons avec un haut débit journalier moyen annuel ressemblent à ceux dont le débit est plus faible. Les différences sont davantage perceptibles lorsqu'on fait un zoom avant. L'icône « filtre » permet d'afficher uniquement les tronçons dont le débit est supérieur au seuil fixé par l'utilisateur. Par exemple, dans le cas de la France, si l'on fixe un seuil minimal à 70 000 véhicules par jour, seul le trafic autour des grandes villes s'affiche.

V. Activités futures

Document(s) :

ECE/TRANS/WP.6/2018/11

10. Cette carte interactive est un excellent moyen de fournir des statistiques sur les transports à des non-spécialistes. Les outils de ce type peuvent contribuer à mettre en valeur le travail des statisticiens spécialisés dans les transports, à accroître la sensibilisation aux données collectées et à communiquer les résultats aux décideurs et au grand public.

11 La carte des résultats du recensement de la circulation sur les routes E a déjà été utilisée par le Groupe d'experts chargés d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux (WP.5/GE.3). Les informations sur la circulation ont été associées à une carte des éventuels futurs points chauds des changements climatiques fournie par l'Organisation météorologique mondiale. Grâce à ce type d'initiatives, il est possible de cartographier les effets potentiels des changements climatiques sur les liaisons de transport routier d'importance critique et d'envisager des analyses coûts-avantages des solutions potentielles.

12. Le Groupe de travail souhaitera sans doute examiner les applications possibles de la carte s'agissant de l'intermodalité et du transfert modal. La présentation cartographique du volume du trafic donne une bonne idée des principaux itinéraires et goulets d'étranglement empruntés dans le cadre de la circulation des personnes et des biens. Associer ces informations géospatiales à des données analogues concernant les chemins de fer, les voies navigables intérieures ou les terminaux de fret intermodaux peut permettre aux décideurs de repérer les endroits où le transport de marchandises pourrait s'effectuer par chemin de fer ou par voie navigable, des modes de transport qui ont généralement un impact écologique plus faible.

13. Étant donné que le réseau international E coïncide souvent avec les réseaux autoroutiers nationaux, le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager d'associer les résultats des recensements aux données géospatiales sur les accidents de la circulation, afin de déterminer le nombre d'accidents et de morts par rapport au débit journalier moyen annuel et de savoir où se trouvent les « points noirs » en matière d'accidents sur le principal réseau autoroutier.

14. Le recensement de la circulation sur les routes E a été créé en 1980 dans le but premier de vérifier que les normes routières, telles qu'énoncées dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (ARG) de 1975, sont respectées. Toutefois, afin d'étendre le champ d'application de la carte, le Groupe de travail voudra peut-être envisager d'y inclure des données analogues concernant le Canada et les États-Unis, s'il en existe.

15. Dans le cadre de l'examen des recommandations pour le recensement 2020 de la circulation sur les routes E (voir aussi le document ECE/TRANS/WP.6/2018/11), le Groupe de travail souhaitera peut-être demander qu'une version SIG de la carte et des fichiers de formes soient ajoutés au recensement 2020. Dans ce cas, le Groupe de travail et le secrétariat pourraient élaborer ensemble des directives destinées aux pays qui n'ont pas une grande expérience de la cartographie géospatiale. Afin de pouvoir comparer directement l'évolution du trafic dans le temps, il serait bon de recommander que, dans les recensements ultérieurs, le trafic soit mesuré sur les mêmes tronçons. Enfin, une présentation cartographique du débit journalier moyen annuel pourrait notamment être demandée pour les poids lourds, les périodes de vacances, les heures de pointe et le trafic de nuit.

16. Le Groupe de travail voudra peut-être indiquer au secrétariat toute autre amélioration qu'il voudrait apporter à la diffusion des résultats du recensement.
