



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****Recommandations pour le recensement 2020 des routes E****Note du secrétariat****I. Proposition**

1. Le secrétariat propose aux gouvernements le projet de recommandations ci-après sur le recensement 2020 de la circulation sur les routes E, sur la base des recommandations sur le recensement 2015. En outre, la section XIII contient un projet de résolution à proposer au Comité des transports intérieurs.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.6/2013/4

II. Champ d'application du recensement

2. Aux fins du recensement 2020 de la circulation sur les routes E, 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/Amend.1 à 9) et dans tout autre amendement qui entrerait en vigueur avant 2020. Si une route E n'est pas ouverte à la circulation (parce qu'elle est en réparation, parce qu'elle n'a pas encore été construite ou pour d'autres raisons), le recensement pourrait, le cas échéant, être effectué sur la ou les routes utilisées pour la circulation qui, autrement, aurait emprunté la route E.

3. Le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) communiquera les listes des routes AGR au début de l'année de référence, le cas échéant.



4. Pour les États membres auxquels l'AGR ne s'applique pas, notamment le Canada et les États-Unis, un recensement de leur principal réseau routier peut être entrepris si l'État membre le souhaite, dont le secrétariat peut publier les résultats en même temps que ceux du recensement des routes E.

III. Objectifs du recensement

5. En raison des volumes croissants du trafic international et du trafic de transit, il devient de plus en plus important de disposer en Europe et dans d'autres régions de données comparables à l'échelle internationale sur les grandes voies de trafic routier international. Le recensement de la circulation sur les routes E effectué sous les auspices de la CEE 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.

6. 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.

7. 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) de 1975 (ECE/TRANS/16, et Amend.1 à 9).

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

9. 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, et, partant, de développer des programmes satisfaisants d'entretien, de réfection et d'amélioration, y compris au niveau international. Elles contribuent aussi à la recherche de solutions aux problèmes de l'encombrement de la circulation et facilitent l'étude des problèmes d'environnement, de sécurité routière et de consommation d'énergie.

10. Un autre but du recensement de la circulation sur les routes E est de mesurer la distance parcourue sur ce réseau routier, exprimée principalement en véhicules-kilomètres, par catégorie de véhicules.

11. Dans ce contexte, un autre but du recensement de la circulation sur les routes E est de rendre compte du volume 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.

IV. Portée du recensement

12. 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.

13. 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.

14. C'est pourquoi il est recommandé de fournir, dans la mesure du possible, les données en véhicules-kilomètres parcourus sur la totalité des routes E, en tant que sous-ensemble du réseau routier total du pays.

V. Comparaison avec les résultats des recensements précédents

15. Les gouvernements devraient prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les résultats du recensement 2020 de la circulation sur les routes E soient aussi comparables possibles à ceux du recensement 2015¹.

VI. Catégories de véhicules à compter

16. Tous les véhicules devraient être comptés conformément au système de classification des véhicules suivant :

- 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, minibus, autocars et trolleybus.

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

18. 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.

19. 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 formes de véhicules.

20. Les pays qui utilisent déjà ou 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.

¹ Pour les pays qui n'ont pas fait de recensement de la circulation sur les routes E en 2015, les résultats du recensement de 2020 devraient être aussi comparables que possible avec ceux du recensement le plus récent. Les pays qui n'ont pas effectué de recensement complet en 2015 mais sont néanmoins en mesure de communiquer des données pour cette année-là sont considérés comme ayant procédé à un recensement en 2015.

VII. Valeurs à calculer²

21. Pour chaque route E, il est recommandé de calculer l'intensité du débit journalier moyen annuel (DJMA) mais aussi le trafic nocturne, le trafic vacancier et le trafic aux heures de pointe. Le trafic nocturne est en principe défini comme le trafic entre 22 heures et 6 heures. Le trafic vacancier est défini comme le débit journalier moyen (DJM) 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.
22. Pour l'ensemble du réseau des routes E (et si possible des autres routes) de chaque pays, il faudrait aussi calculer les véhicules-kilomètres pour l'année du recensement et pour les diverses catégories de véhicules sélectionnées.
23. En raison de la grande diversité des méthodes de recensement de la circulation routière selon les pays, il n'est pas nécessaire d'élaborer une norme uniforme pour tous les comptages. Toutefois, certains principes sont fondamentaux.
24. Il faudra diviser le réseau de routes E en tronçons. 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. En outre, il est recommandé d'utiliser les mêmes tronçons que lors des recensements précédents pour pouvoir plus facilement effectuer des comparaisons dans le temps.
25. On devra indiquer, pour chaque tronçon, le débit journalier moyen annuel (DJMA) en 2020. On pourra employer trois méthodes pour déterminer le DJMA :
- 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 ».
26. Dans certains cas exceptionnels, on pourra déterminer le DJMA 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.
27. Les données relatives au trafic doivent être données pour 2020. 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'ajuster 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.
28. Pour établir le DJMA 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.
29. 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 ;

² Lors du calcul des valeurs et de l'établissement des méthodes de comptage, les résultats obtenus devraient être représentatifs du débit journalier moyen annuel (DJMA).

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

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

VIII. Caractéristiques des routes E

31. 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 1 à 4), 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) (ECE/TRANS/SC.1/361, par. 15 à 18).

32. 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

<i>Largeur de la chaussée</i>	<i>Nombre de voies de circulation</i>
i) < 6 m	i) deux voies
ii) 6 à 6,99 m	ii) trois voies
iii) 7 à 8,99 m	iii) quatre voies
iv) 9 à 10,49 m	iv) cinq voies ou plus
v) 10,50 à 11,99 m	v) routes 2+1 (mémo)
vi) 12 à 13,99 m	
vii) 14 m ou plus	

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

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

33. Les autoroutes constituent habituellement une subdivision de la catégorie b) du paragraphe 32 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).

34. 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).

35. 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. Les routes dites « 2 + 1 » devraient également être classées selon ce principe ; cependant, dans la mesure où elles constituent une exception, les données les concernant doivent être présentées séparément dans le nouveau recensement, sous forme de « mémo ».

36. Conformément au paragraphe 29 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 ;
- c) Application de la signalisation des routes E.

IX. Préparation et publication des données du recensement 2020

37. Il est recommandé que les gouvernements fournissent au secrétariat de la CEE un rapport sur le recensement réalisé dans leur pays. L'utilité de la publication des résultats dépendant en grande partie de la rapidité de leur communication, il est souhaitable que les gouvernements s'efforcent, dans toute la mesure possible, de communiquer les données (y compris la carte) avant le 1^{er} novembre 2021³. Le rapport devrait contenir :

- a) Des précisions sur les caractéristiques des routes E, conformément aux indications des tableaux 1 à 4 du présent document ;
- b) Des précisions sur le nombre et la nature des postes de comptage, conformément aux indications du tableau 5 du présent document ;
- c) Les précisions indiquées pour l'ensemble des routes E et pour chaque route E, conformément aux indications du tableau 6 du présent document ;
- d) Les précisions indiquées pour chaque route E conformément au tableau 7 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 8 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 ;
- g) Des fichiers de formes Shapefiles (ou d'autres fichiers de données géospatiales pouvant être utilisées pour élaborer une carte) contenant les données issues du recensement 2020 (voir la section suivante). Lors des précédentes séries de recensements, une carte établie à la main avait été réclamée ; désormais, elle n'est requise qu'en l'absence de fichiers de formes. Les utilisateurs sont priés de se référer aux directives contenues dans les documents ECE/TRANS/WP.6/2013/4 et ECE/TRANS/WP.6/2013/4/Corr.1 concernant le recensement 2015 des routes E pour trouver des instructions permettant de dessiner à la main une carte simple. Ces données devraient provenir d'un nombre de postes de comptage suffisants pour faire ressortir les variations importantes de la répartition de la circulation entre les diverses catégories de volume de trafic.

38. On observera en principe les règles ci-après dans l'établissement des fichiers de formes :

- a) Les fichiers de formes devraient, pour chaque tronçon, contenir les informations suivantes :
 - i) Le numéro de la route E (E4, E28, etc.) ;
 - ii) La valeur totale du DJMA, ainsi que le DJMA des véhicules lourds et le DJMA du trafic de nuit, des congés et des heures de pointe, le cas échéant. Chacune de ces informations devrait être clairement indiquée en anglais.

³ Étant donné les retards observés lors des précédents recensements, les gouvernements sont priés de prendre les dispositions nécessaires pour respecter cette échéance.

b) Le nombre de tronçons examinés est laissé à l'appréciation du pays déclarant, et dépendra des problèmes liés à la collecte de données et des caractéristiques du trafic local. Afin de pouvoir établir des comparaisons dans le temps, les gouvernements sont incités à utiliser les mêmes tronçons de route que lors des précédents cycles de recensement, si possible.

39. Le secrétariat peut fournir aux gouvernements qui rencontrent des difficultés techniques dans l'élaboration de ces documents les fichiers de formes des précédents recensements (le cas échéant), lesquels pourront être revus et mis à jour avec de nouvelles informations relatives à la circulation, pour autant que les tronçons restent inchangés.

X. Création et partage de fichiers de formes

Conseils concernant les logiciels les plus simples à utiliser pour créer les fichiers de formes

40. Les fichiers Shapefiles sont un format de fichiers très utilisé dans les systèmes d'informations géographiques (SIG). Les logiciels propriétaires comme ArcGIS, MapInfo et GeoConcept permettent d'en créer. Il existe également des logiciels libres et gratuits comme QGIS. Les services responsables de l'infrastructure des transports utilisent souvent un logiciel SIG pour gérer les réseaux de transports.

41. Le système de coordonnées (fichier prj) doit également être soumis au secrétariat avec le fichier de formes, accompagné d'une explication succincte sur la signification des colonnes, permettant l'identification du numéro de la route E, des niveaux de DJMA et de tout autre champ contenant des informations utiles.

XI. Tableaux du recensement de la circulation sur les routes E de 2020

42. Chaque pays devrait communiquer les données nécessaires aux tableaux ci-après pour l'année 2020 :

- a) Tableau 1 : Longueur totale des routes E en 2015 et en 2020 selon le nombre de voies ;
- b) Tableau 2 : Longueur totale des routes E à chaussée unique en 2015 et en 2020 selon la largeur de la chaussée et le nombre de voies ;
- c) Tableau 3 : Longueur totale des routes E à chaussée double en 2015 et en 2020 selon la largeur de la chaussée et le nombre de voies ;
- d) Tableau 4 : Longueur des tronçons de routes E pour des niveaux donnés de DJMA ;
- e) Tableau 5 : Nombre de postes de comptage sur les routes E en 2015 et en 2020, selon le type de poste ;
- f) Tableau 6 : Niveaux de DJMA pour chaque route E, selon le type de véhicule ;
- g) Tableau 7 : Types particuliers de niveau de circulation pour chaque route E, selon le type de véhicule ;
- h) Tableau 8 : Longueur et utilisation des routes, selon le type de route et de véhicule ;
- i) Tableau 9 : Données relatives à la densité de la circulation motorisée aux postes de comptage indiqués sur la carte du recensement ;
- j) Tableau 10 : Situation de la signalisation des routes E.

Tableau 1
Longueur totale des routes E selon le nombre de voies à la fin de 2015 et de 2020

<i>Toutes les routes E (Unité : km)</i>		<i>2015</i>	<i>2020</i>
1.	Nombre total de routes E		
	Dont routes devenues des autoroutes depuis 2015 ¹		
Selon le nombre total de voies			
Route ordinaire			
	• À 1 voie		
	Dont : routes 2+1		
	• À 2 voies		
	• À 3 voies		
	• À 4 voies		
	• À 5 voies et plus		
	• Inconnu		
Route express			
	• À 1 voie		
	Dont : routes 2+1		
	• 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		

¹ La longueur totale des routes qui sont devenues des autoroutes depuis 2015 du fait d'une amélioration d'un changement de catégorie doit être indiquée.

Note : Symboles à utiliser :

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

Tableau 2

Longueur totale des routes E à chaussée unique selon la largeur et le nombre de voies à la fin de 2015 et 2020

Routes E (Unité : km)		Nombre de voies par chaussée	2015	2020 ¹
2. Tronçons de routes à chaussée unique¹				
2.1 Selon le nombre de voies				
	• À 1 voie			
	Dont : routes 2+1			
	• 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		

<i>Routes E (Unité : km)</i>		<i>Nombre de voies par chaussée</i>	<i>2015</i>	<i>2020¹</i>
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 >				

¹ 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

Tableau 3

Longueur totale des routes E à chaussée double selon la largeur de chaussée et le nombre de voies à la fin de 2015 et de 2020

<i>Routes E</i>		<i>Nombre de voies par chaussée</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>
3. Tronçons de route à deux chaussées séparées par un terre-plein central^{1,2}				
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		

<i>Routes E</i>		<i>Nombre de voies par chaussée</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>
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		
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 >		

¹ Les routes dont chaque chaussée comporte un nombre de voies différent devraient être classées en fonction du plus petit nombre de voies. La longueur de ces tronçons devrait être indiquée.

² 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 4
Longueur des tronçons de routes E classés selon le volume du débit journalier moyen annuel (DJMA)

<i>Trafic journalier annuel moyen (TJAM)</i>		<i>Longueur des tronçons de route (km)</i>	
		<i>2015</i>	<i>2020</i>
1	Jusqu'à 999		
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 ¹		
19	Total		

¹ 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 6
Répartition de la circulation motorisée par catégorie de véhicules en 2020

Catégorie de véhicules		Code	Routes E et nombre de postes de comptage correspondants											
			Toutes les routes E		E									
			Tous les postes de comptage ¹		Postes de comptage ¹		Postes de comptage ¹		Postes de comptage ¹		Postes de comptage ¹		Postes de comptage ¹	
			Nombre moyen par poste en 2020	Changement par rapport à 2015 (%)	Nombre moyen par poste en 2020	Changement par rapport à 2015 (%)	Nombre moyen par poste en 2020	Changement par rapport à 2015 (%)	Nombre moyen par poste en 2020	Changement par rapport à 2015 (%)	Nombre moyen par poste en 2020	Changement par rapport à 2015 (%)	Nombre moyen par poste en 2020	Changement par rapport à 2015 (%)
1.	Tous les véhicules automobiles	a												
1.1	Véhicules automobiles légers (Total des catégories A et B)	a												
		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												

¹ 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 7

Répartition de la circulation motorisée pour certains types de trafic par catégorie de véhicules en 2020

Catégorie de véhicules		Code	Routes E et nombre de postes de comptage correspondants											
			E						E					
			Nombre de postes de comptage ¹		Nombre de postes de comptage ¹		Nombre de postes de comptage ¹		Nombre de postes de comptage ¹		Nombre de postes de comptage ¹		Nombre de postes de comptage ¹	
			Trafic nocturne ² (Véhicules/8 h)		Trafic vacancier ³ (Véhicules/24 h)		Trafic aux heures de pointe ⁴ (Véhicules/heure)		Trafic nocturne ² (Véhicules/8 h)		Trafic vacancier ³ (Véhicules/24 h)		Trafic aux heures de pointe ⁴ (Véhicules/heure)	
		Nombre moyen par poste en 2020		Changement par rapport à 2015 (%)		Nombre moyen par poste en 2020		Changement par rapport à 2015 (%)		Nombre moyen par poste en 2020		Changement par rapport à 2015 (%)		
1.	Tous les véhicules automobiles	a												
1.1	Véhicules automobiles légers (Total des catégories A et B)	a												
		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 :

¹ 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.

² Le trafic nocturne est en principe défini comme le débit journalier moyen annuel (DJMA) entre 22 heures et 6 heures.

³ Le trafic vacancier est en principe défini comme le débit journalier moyen (DJM) pendant une période de deux mois (et, dans des cas exceptionnels, d'un mois).

⁴ 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 8

Longueur et utilisation des routes^{1, 2}

			Longueur (km)	Véhicules-kilomètres (millions par année)				
				Total	dont ³ :			
					Véhicules de catégorie A	Véhicules de catégorie B	Véhicules de catégorie C	Véhicules de catégorie D
1.	Longueur totale	2015						
		2020						
Par types de routes								
1.1	Total des routes E	2015						
		2020						
1.11	• Autoroutes	2015						
		2020						
1.12	• Routes express	2015						
		2020						
1.13	• Autres routes E	2015						
		2020						
1.2	Total des routes non classées E	2015						
		2020						
1.21	• Autoroutes	2015						
		2020						
1.22	• Routes express	2015						
		2020						
1.23	• Autres routes non classées E ⁴	2015						
		2020						

¹ Les données relatives aux rubriques 1 et 1.1 devraient être fondées sur les résultats du recensement 2015 ou 2020 de la circulation sur les routes E tandis que les données relatives aux rubriques 1.2, 1.21, 1.22 et 1.23 peuvent être établies à partir d'estimations.

² La méthode utilisée pour l'estimation des véhicules-kilomètres devrait faire l'objet d'une note.

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

⁴ Chaque pays doit indiquer quel réseau (communautaire, régional ou national par exemple) il a utilisé.

XII. Définitions

43. Toutes les définitions des termes utilisés dans les tableaux de recensement sont empruntées au Glossaire des statistiques de transport (4^e éd., 2009, CEE-Forum international des transports-Eurostat), disponible à l'adresse www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html. Les représentants sont notamment invités à se reporter aux définitions suivantes : B.I-01, B.I-05, B.I.06, B.I.07, B.I.08, B.I.09, B.I.10, B.I.11, B.I.12, B.I.17, B.I.18, B.II.A-14, B.II.A-15, B.II.A-16, B.II.A-17, B.II.A-21, B.II.A-22, B.II.A-23, B.IV-07 et B.IV-11.

XIII. Projet de résolution

Projet de résolution n° ...

Recensement de la circulation sur les routes E et inventaire des normes et des paramètres principaux des grandes routes de trafic international en Europe en 2015 (« Recensement de la circulation sur les routes de 2015 »).

Le Comité des transports intérieurs,

Considérant le dernier paragraphe de sa résolution n° 169 du 15 janvier 1954 (E/ECE/TRANS/445),

1. Invite les gouvernements :

a) À procéder à un recensement de la circulation sur les routes E de leur territoire national, conformément à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international en Europe (AGR) en vigueur en 2020, et dans le cadre des recommandations adressées aux gouvernements sur le Recensement de la circulation sur les routes E et inventaire des normes et des paramètres principaux des grandes routes de trafic international en Europe (Recensement 2020 de la circulation sur les routes E) telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.6/2018/11, l'année 2020 étant considérée comme l'année de référence.

b) À communiquer les résultats du recensement 2020 de la circulation sur les routes E au secrétariat de la CEE, si possible avant le 1^{er} novembre 2021, conformément aux recommandations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.6/2018/11.

2. Recommande aux gouvernements de recenser la circulation sur d'autres routes de leur territoire national, hors agglomération, en appliquant, si possible, les méthodes énoncées dans les Recommandations mentionnées au paragraphe 1 a) ci-dessus.

3. Prie les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE), avant le 30 septembre 2019, s'ils acceptent d'appliquer les dispositions de la présente résolution.