

Trafic, véhicules et réseaux routiers

Les transports représentent une composante fondamentale de l'économie, en soi et en tant que facteur de production pour la plupart des autres activités économiques. Ils ont de nombreux effets sur l'environnement : la pollution atmosphérique est pré-occupante surtout dans les zones urbaines, où se concentrent la circulation et la congestion routières, mais le transport routier a aussi sa part dans des problèmes de pollution régionale et mondiale tels que l'acidification et le changement climatique ; les véhicules posent des difficultés de gestion des déchets ; et les infrastructures de transport exercent des pressions sur l'environnement en raison de l'espace qu'elles occupent et de la transformation physique du milieu naturel qu'elles provoquent (par exemple le morcellement des habitats naturels).

Le transport routier tient une place prédominante en regard des autres modes. Le volume du trafic routier dépend de la demande de transport (déterminée dans une large mesure par l'activité économique et les prix du transport) et de l'offre de transport (par exemple, le développement des infrastructures routières).

Définitions

Les indicateurs présentés ici concernent :

- L'intensité du trafic routier et l'intensité de véhicules routiers, c'est-à-dire le volume du trafic par unité de PIB et par kilomètre (km) de route, ainsi que le nombre de véhicules par habitant et par kilomètre de route.
- Les volumes du trafic sont exprimés en milliards de km parcourus par les véhicules routiers. Les données concernent le total des km parcourus sur toutes les routes sur le territoire national par des véhicules immatriculés dans le pays, à l'exception des deux et des trois roues, des caravanes et des remorques. Il s'agit généralement d'estimations : le nombre annuel moyen de km parcourus par les véhicules routiers est multiplié par le nombre de véhicules automobiles en circulation.
- La densité d'infrastructures routières, c'est-à-dire la longueur des réseaux routier et autoroutier par km² de superficie. Les données se réfèrent à la situation au 31 décembre de chaque année.
- L'ensemble du réseau routier se compose de toutes les routes existant dans un périmètre donné, à savoir les autoroutes, les routes principales ou nationales, les routes secondaires ou régionales, et les autres. Les routes privées n'en font pas partie.
- Les autoroutes constituent une catégorie de routes distincte des routes principales ou nationales, secondaires ou régionales, et des autres ; elles présentent comme particularité de ne pas desservir les propriétés qui les bordent.

Les indicateurs doivent être mis en relation avec les données sur la répartition modale des transports et la structure du parc de véhicules, et complétés par des informations sur les taux de congestion et la pollution atmosphérique due à la circulation routière.

En bref

Depuis 1990, les efforts déployés par les pays en faveur de l'adoption de véhicules plus propres ont été neutralisés par l'augmentation du parc automobile et de son utilisation, qui a entraîné une hausse de la consommation de carburants et des émissions de CO₂, ainsi que la construction d'une capacité routière supplémentaire. Le trafic routier, pour le transport de marchandises et de personnes, devrait croître encore dans nombre de pays de l'OCDE.

- Les émissions de GES du secteur des transports se sont accrues jusqu'à la dernière récession. Après la baisse observée à partir de 2007, elles représentaient en 2009 à peu près le même niveau qu'en 2000.
- Dans tous les pays de l'OCDE, la voiture particulière est le mode prédominant dans le transport de personnes, mais son importance par rapport aux autres modes varie beaucoup. Depuis 1990, le développement de l'usage de la voiture a suivi la même tendance que le PIB, mais à un rythme légèrement plus lent.
- Dans l'ensemble, le couplage entre activités de transport et croissance du PIB a persisté. Dans plus du tiers des pays de l'OCDE, le taux de croissance du trafic routier a dépassé la croissance économique.

L'intensité du trafic par unité de PIB et le taux de motorisation diffèrent largement selon les pays de l'OCDE.

- La densité routière a augmenté beaucoup plus lentement que l'activité économique dans la plupart des pays de l'OCDE, mais la densité autoroutière s'est rapidement accrue, en particulier au cours de la dernière décennie. Alors que les tendances de la densité routière sont similaires dans les pays américains et européens de l'OCDE, la densité autoroutière a progressé à un rythme beaucoup plus rapide en Europe, peut-être en raison de l'élargissement de l'Union européenne (+17 % entre 2000 et 2008).

Voir les tendances à l'annexe A.

Comparabilité

L'interprétation des indicateurs concernant le trafic routier appelle une certaine prudence, car de nombreuses statistiques utilisées pour les calculer sont des estimations. Les données sur les parcs automobiles et les réseaux routiers devraient être raisonnablement comparables au niveau international et dans le temps, à quelques rares exceptions près qui se doivent à des différences d'un pays à l'autre des définitions des routes et des véhicules de transport de marchandises.

Les totaux pour l'ensemble de l'OCDE sont fondés sur des estimations du Secrétariat.

Voir les notes complémentaires à l'annexe B.

Sources

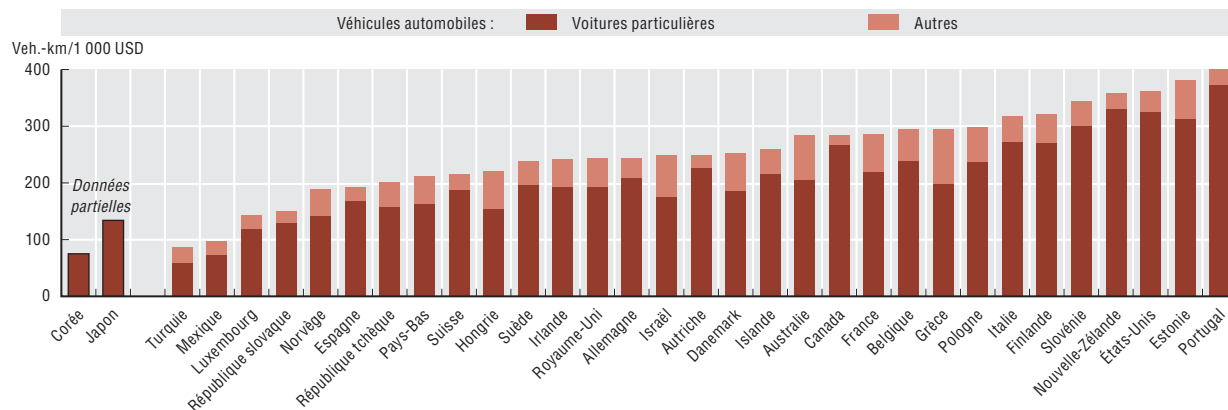
Eurostat, World Road Statistics, Statistiques des transports en Amérique du Nord, CEE-ONU et sources nationales.

OCDE/Forum international des transports (2012a), *Évolution des transports 2012*, Éditions OCDE, Paris/FIT, http://dx.doi.org/10.1787/trend_transp-2012-fr.

OCDE/ Forum international des transports (2012b), *Perspectives des transports 2012 : Des transports sans rupture au service d'une croissance verte*, <http://internationaltransportforum.org/Pub/pdf/12OutlookFr.pdf>

Informations sur les données concernant Israël : <http://dx.doi.org/10.1787/888932315602>.

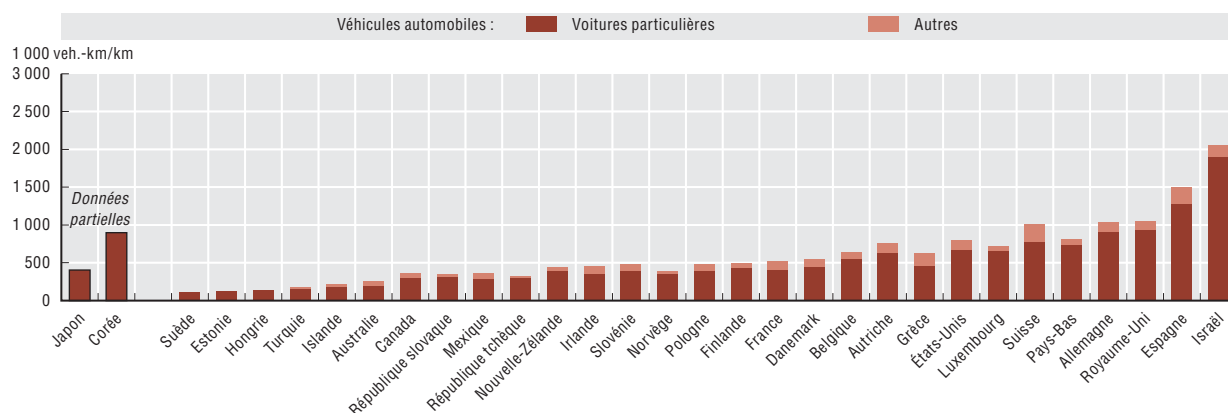
Graphique 2.8. Intensité du trafic routier par unité de produit intérieur brut (PIB), 2011 ou dernière année disponible



Source : Eurostat, World Road Statistics, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933130645>

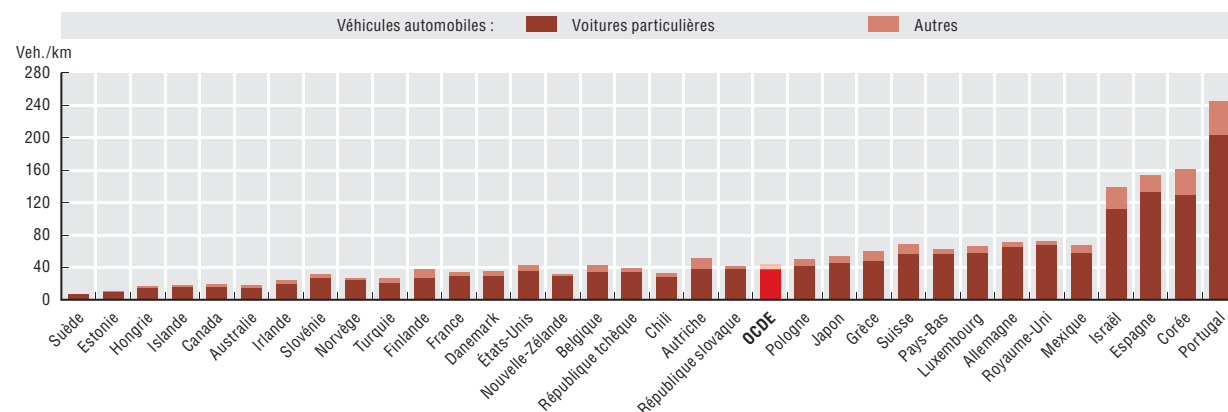
Graphique 2.9. Intensité du trafic routier rapportée à la longueur du réseau, 2011 ou dernière année disponible



Source : Eurostat, World Road Statistics, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933130664>

Graphique 2.10. Densité des véhicules automobiles rapportée à la longueur du réseau, 2011 ou dernière année disponible



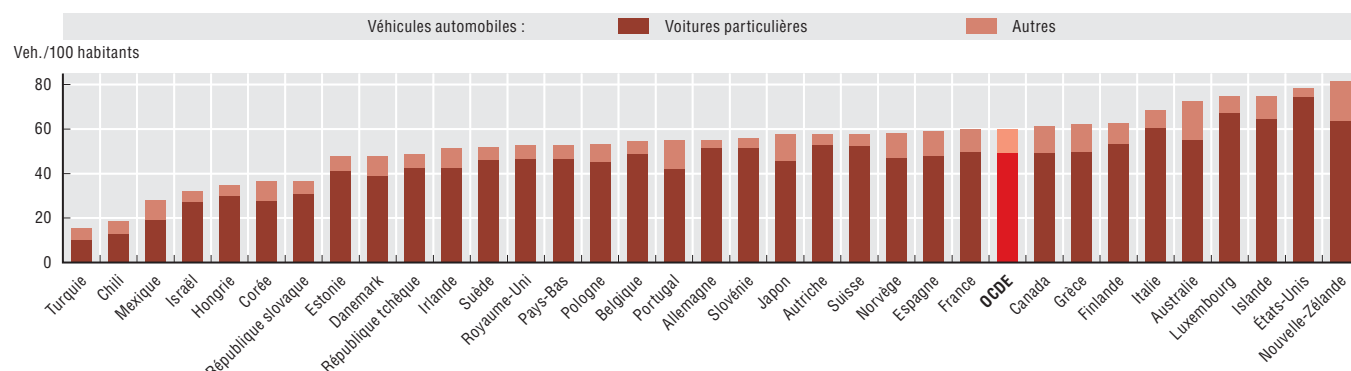
Source : Eurostat, Forum international des transports, World Road Statistics, Statistiques des transports en Amérique du Nord, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933130683>

2. TENDANCES SECTORIELLES AYANT UNE IMPORTANCE POUR L'ENVIRONNEMENT

Trafic, véhicules et réseaux routiers

Graphique 2.11. Taux de motorisation, 2011 ou dernière année disponible



Source : Eurostat, World Road Statistics, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933130702>

Tableau 2.3. Trafic routier et véhicules en circulation

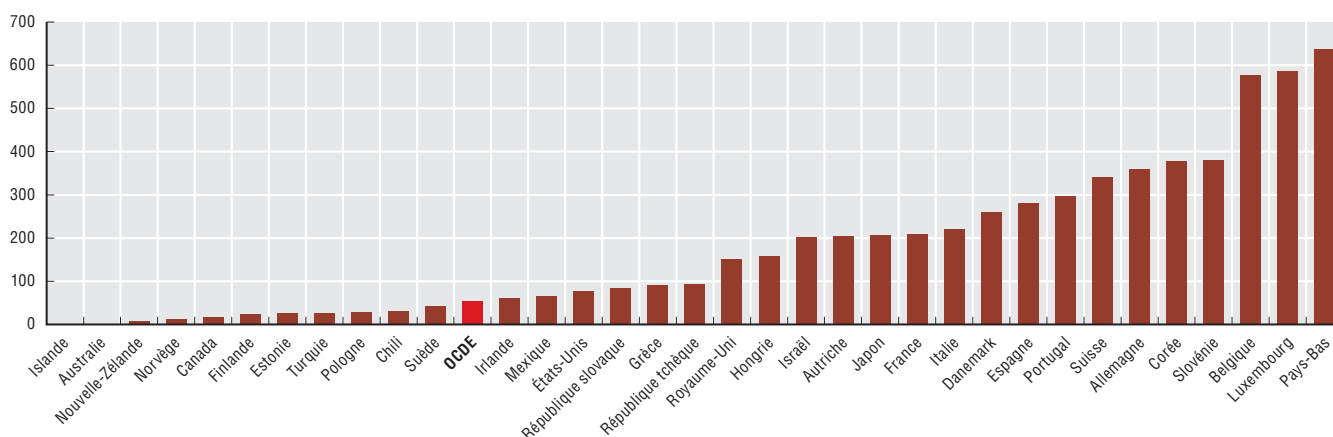
Trafic routier						Véhicules automobiles en circulation					
Volume total		Intensité		Véhicules de transport de marchandises		Parc total		Taux de motorisation		PIB	
Milliards	Variation en %	par unité de PIB	rapportée à la longueur du réseau	Volume	Part du trafic total	1 000 véhicules	Variation en %	véh/100 hab.	Variation en %	Variation en %	
											véh-km	véh-km/1 000 USD	1 000	Variation en %	%
2011	1990-2011	2011	véh-km/km	1990-2011	2011	2011	1990-2011	2011	1990-2011	1990-2011	
ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	2011 ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	ou dernière année	
Allemagne ¹	682	40	246	1 059	94	11	44 998	38	52	34	32
Australie ¹	231	63	286	281	132	26	16 368	67	55	23	93
Autriche	76	70	252	697	83	7	4 847	31	53	37	53
Belgique	107	52	298	687	101	18	5 951	40	49	26	46
Canada ¹	333	40	286	320	-53	9	20 707	25	50	9	64
Chili ¹	..	..	..	..	..	..	3 155	..	13	..	199
Corée	..	..	..	..	172	..	17 941	428	28	470	193
Danemark	45	33	254	614	59	24	2 663	40	39	26	38
Espagne	241	113	194	1 454	-5	10	27 314	89	48	56	63
Estonie	10	84	367	167	3	17	638	63	41	168	80
États-Unis ¹	4 776	39	365	742	96	10	242 264	28	74	2	66
Finlande	55	38	324	517	24	13	3 365	51	54	38	48
France	553	36	288	527	41	22	37 745	33	50	20	38
Grèce	82	114	298	698	..	19	7 062	182	50	190	44
Hongrie ¹	38	..	223	189	47	19	3 453	56	30	59	44
Irlande	44	79	244	454	79	19	2 283	140	43	87	147
Islande ¹	3	74	261	230	-32	5	238	78	65	37	64
Israël	50	..	252	2 700	..	24	2 453	151	27	57	153
Italie	551	57	320	..	49	13	41 093	37	61	26	22
Japon	..	..	..	..	-11	..	73 641	30	46	62	20
Luxembourg	5	43	145	784	81	15	375	78	67	34	117
Mexique	143	160	98	383	75	20	31 817	231	19	146	72
Norvège	44	57	191	467	192	21	2 855	47	47	24	70
Nouvelle-Zélande	40	25	361	424	..	6	3 598	95	64	39	74
Pays-Bas	137	44	223	1 015	107	20	8 751	44	47	26	58
Pologne	199	234	301	490	60	17	20 319	218	45	226	122
Portugal	95	193	404	..	-43	4	5 833	165	42	158	41
République slovaque	16	48	152	361	10	12	1 975	85	31	79	126
République tchèque	54	114	204	386	295	24	5 057	90	43	46	76
Royaume-Uni ¹	496	21	245	1 182	6	5	32 270	36	46	28	54
Slovénie	18	98	347	456	129	11	1 148	71	52	79	83
Suède	77	19	241	133	61	15	4 874	24	46	10	57
Suisse	64	29	218	896	25	9	4 567	41	53	19	34
Turquie	72	168	87	200	94	27	11 266	377	10	245	127
OCDE ¹	10 953	55	289	673	49	13	745 718	60	49	30	57

* Voir les notes par pays à l'annexe B.

Source : Eurostat, World Road Statistics, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933131671>

Graphique 2.12. Densité du réseau autoroutier, 2011 ou dernière année disponible



Source : FAO, Eurostat, World Road Statistics, Statistiques des transports en Amérique du Nord, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933130721>

Tableau 2.4. Réseaux routier et autoroutier

	Toutes catégories de routes				Autoroutes				PIB
	Longueur totale		Densité	km/100 km ²	Longueur totale		Densité	km/10 000 km ²	
	1 000 km	Variation en %			1 000 km	Variation en %			
	2011 ou dernière année	1990-2011	2000-2011	2011 ou dernière année	2011 ou dernière année	1990-2011	2000-2011	2011 ou dernière année	1990-2011
Allemagne	644	1.2	0	180	12 819	18	9	359	32
Australie	823	1.4	2	11	1 509	26	0	2	93
Autriche	115	8.1	7	137	1 719	19	4	205	53
Belgique	155	10.9	5	508	1 763	6	2	577	46
Canada ¹	1 042	17.9	16	10	17 000	13	2	17	64
Chili	78		-2	10	2 385		1	32	199
Corée	105	85.1	15	105	3 776	143	43	378	193
Danemark	74	4.4	3	170	1 122	87	16	260	38
Espagne ¹	166	6.3	1	33	14 262	204	49	282	63
Estonie	58	33.2	12	129	115	180	24	25	80
États-Unis ¹	6 435	4.6	1	67	75 479		0	77	66
Finlande	106	37.3	3	31	779	246	32	23	48
France	1 050	30.4	5	191	11 466	68	14	209	38
Grèce	117	188.1	2	89	1 197	530	61	91	44
Hongrie	200	88.7	24	215	1 477	453	230	159	44
Irlande	97	4.8	1	138	423	1 527	238	60	147
Islande ¹	13	3.3	-1	13	0			0	64
Israël	18	32.6	11	83	447		255	203	153
Italie				..	6 668	8	3	221	22
Japon	1 267	13.7	8	335	7 800	67	14	206	20
Luxembourg					152	95	32	587	117
Mexique ¹	374	56.4	13	19	13 041	641	26	66	72
Norvège	94	5.6	1	29	381	422	166	12	70
Nouvelle-Zélande	94	1.4	2	35	183	17	10	7	74
Pays-Bas ¹	137	17.2	5	329	2 646	26	6	637	58
Pologne	407	12.1	8	130	857	233	115	27	122
Portugal	22		0	90	2 737	766	65	297	41
République slovaque	43		1	88	416	117	40	85	126
République tchèque	131	4.8	2	166	734	106	42	93	76
Royaume-Uni	420	9.8	0	172	3 673	15	2	151	54
Slovénie ¹	39		1	193	771	238	77	380	83
Suède ¹	578		-1	33	1 927	105	28	43	57
Suisse ¹	71	0.7	0	173	1 406	22	8	341	34
Turquie	367	-3.6	-14	47	2 080	640	23	27	127
OCDE ¹	16 272	9.5	4	44	197 023	38	13	55	57

Note : 1. Voir les notes par pays à l'annexe B.

Source : FAO, Eurostat, World Road Statistics, Statistiques des transports en Amérique du Nord, CEE-ONU et sources nationales.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933131690>



Extrait de :
Environment at a Glance 2013
OECD Indicators

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/9789264185715-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2014), « Trafic, véhicules et réseaux routiers », dans *Environment at a Glance 2013 : OECD Indicators*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264221802-20-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.