

RÉSEAU ROUTIER

Les autoroutes ont diverses incidences sur la qualité de vie. Avant tout, elles facilitent les déplacements en automobile et les rendent plus sûrs, mais elles peuvent aussi nuire à la qualité de vie des riverains et leur construction peut avoir des effets dommageables sur l'environnement.

Définition

Une autoroute est une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- 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 par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;
- ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons ;
- est spécialement signalée comme étant une autoroute et est réservée à certaines catégories de véhicules routiers automobiles.

Dans le calcul de la longueur du réseau autoroutier, les voies d'entrée et de sortie des autoroutes sont incluses quel que soit l'emplacement de la signalisation. Les autoroutes urbaines sont également incluses.

Comparabilité

Les données relatives aux autoroutes sont jugées généralement comparables pour la plupart des pays. Toutefois, celles dont on dispose pour le Canada sont exprimées en « routes-kilomètres équivalent deux-voies », les chiffres du Mexique ne concernent que les routes à péage, et l'Espagne classe certaines routes express dans la catégorie autoroutes même si elles ne correspondent pas rigoureusement à la définition donnée plus haut. Pour quelques pays, les données sont fournies par exercice budgétaire plutôt que par année civile.

Tendances à long terme

Les réseaux autoroutiers se sont étendus dans tous les pays de l'OCDE pour lesquels des données sont disponibles.

S'agissant des taux de croissance annuels, les pays de l'OCDE se répartissent en trois groupes. Le taux de croissance du réseau autoroutier a été d'au moins 6 % chaque année pendant les dernières années dans les cinq pays suivants : Corée, Pologne, Portugal, Irlande et Grèce. Tous ces pays possédaient des réseaux relativement limités au début de la période, ce qui explique leur croissance rapide. Vient ensuite un groupe intermédiaire, dont le Japon, la France et les pays scandinaves, qui affiche un taux de croissance annuel compris entre 2 et 6 %. Enfin, le troisième groupe est constitué de neuf pays de l'OCDE plus la Fédération de Russie où le taux de croissance du réseau autoroutier a été inférieur à 2 % par an ; ce groupe comprend le Canada, l'Allemagne, les Pays-Bas et les États-Unis, où le réseau, après une expansion de plusieurs décennies, était déjà parvenu à maturité au début de la période.

La taille du réseau autoroutier est en général fonction de celle du pays, mais il y a des exceptions. Ainsi, les réseaux du Royaume-Uni et de la Turquie sont relativement limités, tandis que ceux de l'Allemagne, de la France et de l'Espagne sont très importants, que ce soit par rapport à la population ou à la superficie du pays.

Source

- FTI (2007), *Évolution des transports*, FIT, Paris..

Pour en savoir plus

Publications analytiques

- CEMT (2005), *Rapport annuel de la CEMT 2005*, CEMT, Paris.
- OCDE (2007), *L'impact environnemental des transports : Comment le découpler de la croissance économique*, OCDE, Paris.

Publications méthodologiques

- UNECE, CEMT, Eurostat (2003), *Glossary for Transport Statistics*, CEMT, Paris.

Sites Internet

- Forum international des transports, www.internationaltransportforum.org.



Réseau autoroutier

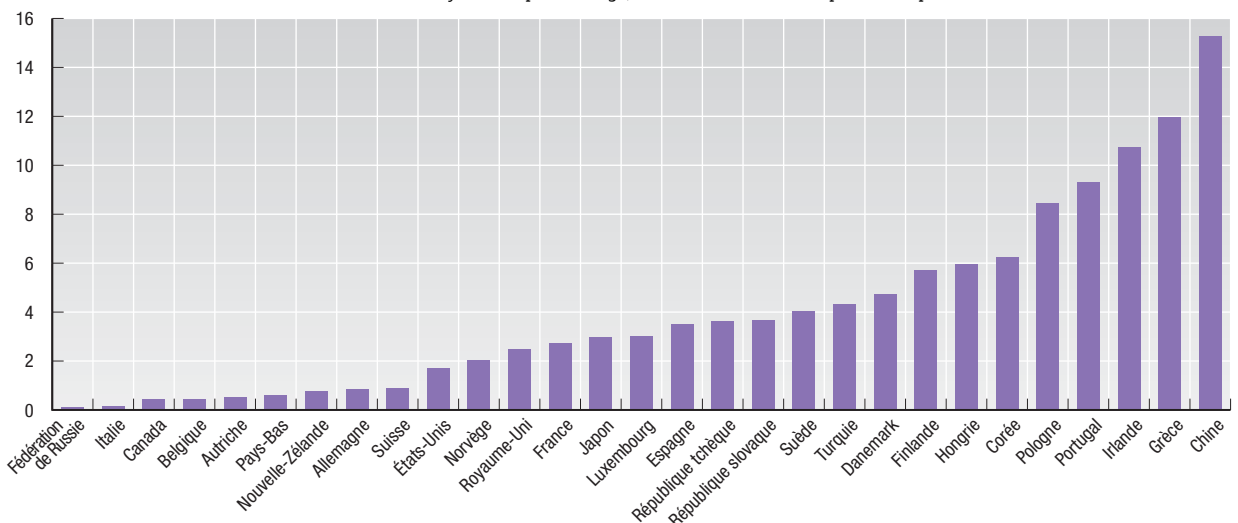
Kilomètres

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Allemagne	11 080	11 143	11 190	11 190	11 246	11 309	11 427	11 515	11 712	11 786	12 037	12 044	12 174	12 363
Autriche	1 567	1 589	1 596	1 607	1 613	1 613	1 634	1 633	1 644	1 644	1 670	1 677	1 677	1 678
Belgique	1 665	1 666	1 666	1 674	1 679	1 682	1 691	1 702	1 727	1 729	1 729	1 747	1 747	1 763
Canada	15 983	15 983	15 983	15 983	15 983	15 983	15 983	15 983	16 600	16 900	16 900	16 900	16 900	16 900
Corée	..	..	..	..	..	2 107	2 425	2 477	2 567	3 060	3 486	3 489	3 415	3 415
Danemark	737	786	796	825	900	902	922	953	971	1 009	1 270	1 278	1 278	1 340
Espagne	6 577	6 485	6 962	7 295	7 750	8 569	8 893	9 049	9 571	9 739	10 286	10 286	10 286	10 286
États-Unis	73 274	73 274	73 274	73 274	73 274	88 915	89 232	89 426	89 996	89 848	91 287	91 287	91 287	91 287
Finlande	337	388	394	431	444	473	512	549	591	603	653	653	653	693
France	7 645	8 030	8 247	8 596	8 864	9 303	9 626	9 766	10 068	10 223	10 379	10 486	10 843	10 843
Grèce	..	..	..	..	..	357	444	636	742	742	880	880	880	880
Hongrie	269	293	335	365	382	448	448	448	448	533	542	569	569	569
Irlande	51	68	70	70	70	94	94	103	125	125	176	192	192	192
Italie	6 352	6 401	6 473	6 473	6 473	6 473	6 478	6 478	6 478	6 478	6 478	6 478	6 478	6 478
Japon	5 054	5 410	5 410	5 932	6 114	6 402	6 455	6 617	6 851	6 915	7 196	7 296	7 383	7 383
Luxembourg	100	121	123	115	118	118	114	114	115	126	135	146	147	147
Norvège	512	524	527	560	570	570	589	606	636	629	664	664	664	664
Nouvelle-Zélande	156	156	156	156	156	156	184	226	167	169	169	171	172	172
Pays-Bas	2 167	2 178	2 208	2 222	2 236	2 250	2 268	2 265	2 281	2 281	2 308	2 342	2 342	2 342
Pologne	231	245	246	258	264	268	317	358	398	405	405	552	552	662
Portugal	579	587	687	710	797	1 252	1 441	1 482	1 659	1 835	1 835	1 835	1 835	1 835
République slovaque	198	198	198	215	219	292	295	296	296	302	313	316	316	316
République tchèque	356	390	425	487	487	499	499	499	518	518	518	546	564	564
Royaume-Uni	2 756	2 839	3 200	3 200	3 300	3 300	3 400	3 500	3 610	3 611	3 611	3 753	3 748	3 783
Suède	1 044	1 145	1 262	1 350	1 428	1 437	1 484	1 501	1 507	1 544	1 591	1 700	1 700	1 740
Suisse	..	..	..	..	1 258	1 262	1 267	1 270	1 305	1 342	1 351	1 341	1 357	1 361
Turquie	1 070	1 167	1 246	1 493	1 500	1 528	1 726	1 749	1 851	1 851	1 851	1 851	1 851	1 851
Chine	..	..	..	..	..	..	..	..	1 698 000	1 765 200	1 809 800	1 870 700	3 345 200	3 457 000
Fédération de Russie	..	..	..	..	..	29 000	29 000	29 000	29 000	29 260	29 260	29 260	29 260	29 260

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/275802057784>

Croissance du réseau autoroutier

Croissance annuelle moyenne en pourcentage, 1993-2006 ou dernière période disponible

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/400616346227>



Extrait de :
OECD Factbook 2008
Economic, Environmental and Social Statistics

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/factbook-2008-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2009), « Réseau routier », dans *OECD Factbook 2008 : Economic, Environmental and Social Statistics*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/factbook-2008-88-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.