

Le réseau européen de grandes routes de trafic international

Autor(en): **Masson, F.-D.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888075>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le réseau européen de grandes routes de trafic international

F.-D. MASSON

*Directeur de la Division des Transports
à la Commission Économique pour l'Europe, Genève*

Quand, en 1948, le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies entama des travaux en vue de déterminer un réseau européen de grandes routes de trafic international, ce ne fut que la poursuite d'une idée lancée, pour la première fois, à la fin de la première guerre mondiale, par une Association créée pour favoriser le développement d'une route allant de Londres à Constantinople.

Les travaux du Comité des transports intérieurs portèrent leurs fruits en 1950, avec la signature de la « Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international » et souvent appelée « Déclaration de Genève ».

Cette Déclaration stipule que les pays qui y ont souscrit :

a) adoptent un projet de réseau routier à titre de plan concerté pour la construction et la reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de Travaux publics ou suivant les possibilités de financement international;

b) entreprendront la construction ou la reconstruction des routes du réseau en cause conformément aux conditions et aux caractéristiques stipulées dans la Déclaration;

c) pourvoiront ces routes de certains services auxiliaires;

d) identifieront ces routes au moyen d'un signal spécial (*).

Une annexe à la Déclaration donne la liste des routes du réseau, avec le détail des itinéraires sous deux titres : « Grandes routes de trafic international » et « Embranchements et roclades ». Sous le premier titre figurent actuellement les routes, numérotées de 1 à 27, sous le second les embranchements et roclades numérotés de 30 à 121. Ces routes sont couramment appelées « Routes E ».

Une autre annexe indique les spécifications minimales à observer lors de la construction ou de la reconstruction des tronçons non urbains des routes du réseau et les services auxiliaires essentiels dont ces routes doivent être pourvues.

En ce qui concerne les catégories de routes, une distinction a été faite entre les routes ordinaires et les autoroutes. Les routes ordinaires sont réparties en deux catégories.

Les routes de la catégorie I ont une chaussée unique à deux voies de circulation, chacune d'au moins 3,50 m de large; ces routes — à condition qu'elles soient aménagées de telle sorte qu'elles permettent des dépassements sous des conditions de bonne visibilité et que les croisements à niveau ne soient pas trop nombreux — sont considérées comme suffisantes pour une circulation dans les deux sens ne dépassant pas 600 véhicules par heure, dont 30 % de véhicules lourds, ou 900 véhicules par heure sans véhicules lourds.

La catégorie II comprend des routes ayant plus de deux voies de circulation, chacune de celles-ci ayant au moins 3,50 m de large; les routes à trois voies sont considérées aptes à laisser passer 900 à 1.300 véhicules par heure — selon le pourcentage de véhicules lourds — et celles à quatre voies 1.500 à 3.000 véhicules par heure.

Il est recommandé que des chaussées séparées pour chaque sens de la circulation soient aménagées sur les routes où la densité de circulation dépasse 600 à 900 véhicules par heure.

Les autoroutes, qui doivent normalement être construites lorsque le volume de circulation dépasse la capa-

(*) Les pays suivants font actuellement parties à la « Déclaration de Genève » : Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République fédérale d'Allemagne, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Turquie et Yougoslavie.

citée agréée des « Routes ordinaires », sont définies comme étant des « routes réservées exclusivement à la circulation automobile, accessibles que par des complexes d'accès spécialement aménagés et ne comportant aucune intersection à niveau ». Généralement, les autoroutes doivent comporter deux chaussées à sens unique, séparées et indépendantes, chaque chaussée ayant au moins deux voies de circulation de 3,50 m de largeur minimale chacune.

L'annexe indique également les normes à observer en ce qui concerne le profil en travers des routes (accotements, pistes spéciales, pentes transversales, surlargeur des courbes), leur profil en long et le tracé en plan (pentes, rayons des courbes verticales, concaves et convexes et horizontales), les caractéristiques des carrefours et complexes d'accès, des zones d'arrêt et de stationnement, de l'éclairage, des ouvrages d'art (y compris la hauteur libre) et de l'architecture paysagiste (les dispositions concernant cette architecture prévoient notamment l'interdiction de l'affichage publicitaire en bordure des routes).

Les clauses relatives aux services auxiliaires traitent des moyens à déployer en vue de faciliter l'écoulement de la circulation aux frontières, de l'accès aux emplacements à proximité des autoroutes, ainsi que de ce qui concerne les stations-services, garages, ateliers, restaurants, postes de secours, cabines téléphoniques, etc.

Une troisième annexe décrit les signaux rectangulaires verts et blancs, comportant la lettre « E » (pour Europe), suivie du numéro de la route, qui doivent être en évidence sur les routes en cause.

* * *

Les pays Parties à la « Déclaration de Genève » ne sont pas engagés à construire un réseau de routes nouvelles superposées à celles déjà existantes; ils ont simplement donné leur accord pour que les routes figurant dans la « Déclaration », soient progressivement adaptées aux nécessités de la circulation, suivant des caractéristiques uniformes, lesquelles ont été modifiées en 1960 pour tenir compte des progrès de la technique. Le réseau est en fait une juxtaposition, bout à bout, de routes nationales d'importance internationale. Néanmoins, la « Déclaration » marque une étape importante dans le développement d'un réseau de routes internationales modernes, adapté aux exigences d'une circulation sans cesse croissante... De plus, elle est à la base d'une planification et d'une action concertées entre pays voisins.

Les instigateurs de la « Déclaration » espéraient peut-être que la définition d'un réseau international pourrait être à l'origine d'une certaine forme de financement international, mais, sauf quelques cas particuliers, le financement des travaux routiers demeure un problème essentiellement national.

* * *

En examinant une carte du réseau on peut constater qu'il s'étend de l'Écosse jusqu'à la frontière turco-iranienne (où il se reliera éventuellement au « Système Routier Asiatique »; une liaison de Glasgow à Singapour sera alors constituée), du nord de la Finlande à l'extrême sud de l'Espagne, de la Sicile au Cercle Polaire en Norvège, du Portugal à la frontière Russo-Polonaise et du nord de l'Irlande à la Grèce. La longueur des grandes routes de trafic international — y compris les embranchements et les rocade — est approximativement de 75.000 kilomètres; bien que la plupart des autoroutes soient comprises dans le réseau, elles ne constituent qu'une partie relativement faible de celui-ci.

Le rapport entre la longueur des « Routes E » et celle des autres routes des réseaux nationaux varie considérablement d'un pays à l'autre. Il est relativement élevé (10 % environ) dans certains pays, et faible (environ 1 %) dans d'autres; pour l'ensemble du réseau européen la moyenne est de l'ordre de 2 %.

* * *

Des recensements, concernant l'état des « Routes E » et la circulation routière sur le réseau, sont effectués tous les cinq ans (1955, 1960, 1965, etc.). Les méthodes appliquées lors de ces recensements ont fait l'objet d'études poussées en vue d'économiser matériel et main-d'œuvre, tout en recherchant la précision dans les résultats. Les résultats de ces recensements, effectués sur le plan national, sont analysés puis publiés sous forme de cartes et tableaux.

* * *

L'établissement d'un réseau européen de « grandes routes de trafic international » ne constitue qu'une faible partie des réalisations en matière de circulation routière ou de transport routier du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, organe aux travaux duquel participent tous les pays européens et certains pays extra-européens.

Parmi les autres réalisations on peut citer le système de la « Carte Verte » d'assurance, l'abolition des documents douaniers pour les voitures particulières qui passent les frontières, la Convention TIR, divers Accords internationaux sur les transports de denrées périssables et de marchandises dangereuses, sur la suppression des doubles taxations des véhicules routiers et sur les conditions de travail des équipages des véhicules commerciaux, la préparation des conventions mondiales sur la circulation et sur la signalisation routière (Conventions que le Comité est sur le point de compléter par des Accords européens); enfin des travaux en cours doivent à la fois parfaire la sécurité des véhicules routiers et réduire les bruits et les émissions nocives de ces véhicules.

RÉSEAU ROUTIER INTERNATIONAL

conforme à l'annexe 1 de la

DÉCLARATION SUR LA CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

signée à Genève le 16 septembre 1950

Situation au 1^{er} juillet 1966



ME/73/66/D.5

Les désignations utilisées sur cette carte et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.