

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Mardi 21 octobre 2003 (13h30 - 17h00)

Programme de la Séance et Rapport introductif

PROGRAMME DE LA SÉANCE

1. Introduction

M. Anders LUNDQVIST (Président du comité C19/SUÈDE)

2. Sujet 1: Les plates-formes logistiques dans un contexte de multimodalité

Mme. Wanda DEBAUCHE (Secrétaire francophone du C19/BELGIQUE)

3. Sujet 2: Le contrôle des véhicules dans un contexte de sécurité routière

M. Jozsef PALFALVI (Membre du C19/HONGRIE)

4. Sujet 3: Sécurité des poids lourds, statistique d'accidents et procédures d'analyse de risque

Prof. Eiichi TANIGUCHI (Membre du C19/JAPON)

5. Conclusions et Activités futures possibles du C19

M. Anders LUNDQVIST (Président du comité C19/SUÈDE)

6. Discussion

7. Conclusions

M. Anders LUNDQVIST (Président du comité C19/SUÈDE)

SOMMAIRE

Sommaire	3
1. RÉSUMÉ	4
1. Évolution de la répartition modale	5
2. Rôle des mesures de réglementation/déréglementation.....	5
3. Problèmes émergents et solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques	5
4. Expériences acquises et nouvelles tendances en matière de suivi et de contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules	6
5. Contrôle et sanction au niveau du transport routier de marchandises.....	6
6. Sécurité des poids lourds, statistiques d'accidents et procédures d'analyse de risque	6
7. Mesures visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles.....	7
Séance	7
2. MEMBRES DU COMITÉ AYANT CONTRIBUÉ AUX RAPPORTS	8
3. RÉSUMÉ DES RAPPORTS	9
3.1 Évolution de la répartition modale (Auteur principal : Gail Moody).....	9
1. Tendances statistiques dans le transport de marchandises	9
2. Facteurs influençant la répartition modale	9
3. Facteurs susceptibles d'influencer les tendances futures au niveau du transport de marchandises	10
4. Discontinuités économiques et sociales	10
3.2 Rôle des mesures de réglementation/déréglementation (Auteur principal : Jean- Pierre Orus).....	11
3.3 Problèmes émergents et solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques (Auteur principal : Wanda Debauche)	11
3.4 Expériences acquises et nouvelles tendances en matière de suivi et de contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules (Auteur principal : Mircea Nicolau)	13
3.5 Contrôle-sanction au niveau du transport routier de marchandises (Auteur principal : Jozsef Palfalvi)	14
3.6 Sécurité routière des poids lourds, statistiques d'accidents et procédures d'analyse de risque (Auteurs principaux : Eiichi Taniguchi, Yoshi Imanishi)	16
1. Caractéristiques des accidents de la route impliquant des poids lourds dans les pays membres	16
2. Mesures actuelles de sécurité routière dans les différents pays	17
3.7 Étude des pratiques visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles (nature, population, stratégie) (Auteur principal : Werner Jeger)	17
4. CONCLUSIONS.....	20
Généralités	20
Évolution de la répartition modale	20
Rôle des mesures de réglementation/déréglementation	21
Problèmes émergents et solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques	21
Expériences acquises et nouvelles tendances en matière de suivi et de contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules	22
Contrôle-sanction au niveau du transport routier de marchandises.....	22
Sécurité des poids lourds, statistiques d'accidents et procédures d'analyse de risque	23
Mesures visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles	23
5. BIBLIOGRAPHIE	24

1. RÉSUMÉ

Le présent rapport résume les principaux travaux et résultats du Comité C19.

Le transport routier de marchandises est prédominant

Le transport de marchandises joue un rôle fondamental dans l'économie. Dans le monde entier en effet, l'accès aux marchandises est une nécessité tant pour les hommes que pour les industries.

Les travaux du Comité font apparaître que dans la plupart des pays industrialisés, en transition et en développement, les marchandises sont principalement transportées par la route, confirmant une tendance continue sur les quinze dernières années. Cette période a vu se renforcer la part de marché du transport routier au détriment des transports ferroviaire et fluvial. Néanmoins, la situation n'est pas la même dans toutes les régions que nous avons étudiées (Europe occidentale, Europe orientale, Japon, Australie, Canada, États-Unis) (Thème 1 et Thème 3).

Cette tendance incite à réfléchir aux moyens de concilier la poursuite du transport des marchandises et les besoins d'une société soucieuse de la durabilité de l'environnement. Principaux acteurs de cette réflexion, les États, les autorités routières et autres parties prenantes doivent tenir compte de politiques souvent contradictoires quant au choix du mode, à la rentabilité économique ou à la durabilité de l'environnement. Tous ces aspects amènent à s'interroger sur le bien-fondé de la réglementation ou de la déréglementation du transport des marchandises, sur l'intervention directe de l'État sur le marché et son impact, et soulèvent d'autres problèmes critiques tels que, entre autres, la gestion de la congestion, du bruit et de la dégradation de l'environnement.

Pourquoi cette tendance ?

Pour améliorer la rentabilité du transport routier, plusieurs pays (en Europe orientale et en Europe occidentale) ont instauré au début des années 1990 des mesures de déréglementation et de privatisation, par exemple l'accès facilité des entreprises au marché, la libéralisation des prix, l'introduction du cabotage et l'augmentation des charges des véhicules. Ces mesures ont favorisé effectivement la compétitivité du transport routier, mais aucune mesure équivalente n'a été prise parallèlement pour le transport ferroviaire (excepté aux États-Unis et en Suisse) (Thème 2 et Thème 7).

Quels sont les effets de la prédominance du transport routier ?

Que peut-on y faire ?

Des effets positifs et négatifs sont observés.

- **Sécurité** : bien que les poids lourds soient moins nombreux que d'autres catégories d'usagers de la route à être impliqués dans des accidents, ces accidents sont néanmoins plus graves (Thème 6).

- **Environnement** : les poids lourds étant source de bruit et de pollution, en particulier dans des régions où l'environnement est sensible, des mesures doivent être prises (Thème 7).
- **Accessibilité** : le transport routier de marchandises contribue à la congestion et réduit l'accessibilité et la mobilité (Thème 3).

Quelles sont les solutions ?

- l'harmonisation, le monitoring et le contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules ?
- l'élargissement du contrôle et de l'application ?
- des réponses/solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques ?
- la révision des pratiques pour réduire les impacts ?

Ces éléments servent de fil conducteur pour les différents thèmes étudiés par le C19 et abordés ci-après.

1. Évolution de la répartition modale

Tous les modes de transport sont nécessaires et devraient pouvoir coexister efficacement. Même s'il est prédominant dans bien des pays, le transport routier de marchandises s'inscrit toujours, malgré tout, dans le cadre d'un réseau de transport intégré. La répartition modale est envisagée différemment selon les pays et les régions. L'étude présente l'évolution de la répartition modale du transport marchandises dans le monde et certains des facteurs qui conditionnent le choix du mode.

2. Rôle des mesures de réglementation/déréglementation

Ces dix dernières années, bon nombre de pays ont appliqué au transport routier des mesures de déréglementation, privatisation ou réglementation dont les principaux aspects sont étudiés dans cette partie, sous l'angle notamment des règles d'accès au marché, du poids et des dimensions des véhicules ainsi que des mesures de libéralisation des prix.

3. Problèmes émergents et solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques

L'étude des plates-formes logistiques a porté sur la catégorisation des différents types existants, la recherche des conditions de réussite de leur mise en œuvre et la détermination de leur impact, à partir des données de la littérature, mais aussi d'exemples concrets empruntés à plusieurs pays. Les principaux résultats énoncés ci-après auront vraisemblablement des conséquences importantes pour le transport de marchandises :

- la production Just-In-Time (JIT) : les industries ne produisent en temps utile que les quantités nécessaires ; l'absence de stocks (ou leur limitation) induit une multiplication du nombre de trajets ; cette tendance est favorisée par des coûts de transport relativement bas ;

- de nouveaux systèmes de livraison (concepts logistiques) tels que les livraisons à domicile et le commerce électronique sont mis en place ; le client peut être livré directement chez lui ou retirer les marchandises auprès d'un dépôt de proximité ;
- les entreprises se consacrent davantage au cœur de métier ; les activités secondaires telles que le transport et la logistique sont sous-traitées à des sociétés spécialisées ;
- la concurrence s'amplifie dans la distribution.

4. Expériences acquises et nouvelles tendances en matière de suivi et de contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules

Le contrôle-sanction du poids des véhicules sont des outils majeurs pour rentabiliser la construction et l'entretien des routes. L'utilisation optimisée des poids lourds et de l'infrastructure routière est essentielle pour instaurer un système de transport routier efficace et ramener au minimum les effets négatifs du trafic marchandises. Compte tenu des coûts de construction et d'entretien, il est important que les poids autorisés des véhicules correspondent aux capacités de l'infrastructure.

Le contrôle-sanction du poids des véhicules favorise la durabilité du réseau routier et une concurrence équitable entre les transporteurs. Le Comité a lancé une étude sur différents aspects de la question.

5. Contrôle et sanction au niveau du transport routier de marchandises

Le contrôle et la sanction au niveau du transport routier de marchandises sont indispensables à plus d'un titre. L'une des principales motivations est l'éternel problème de la sécurisation des conditions de trafic afin de limiter les accidents de la circulation, leur lot de souffrances humaines et les lourdes retombées financières pour la société. Et cela passe par un contrôle et une application efficaces du trafic, des véhicules et des chauffeurs.

Le rapport expose les modalités de contrôle dans différents pays et notamment les rôles et la coopération entre les parties prenantes.

6. Sécurité des poids lourds, statistiques d'accidents et procédures d'analyse de risque

Plus de 1,17 million de personnes dans le monde meurent chaque année des suites d'un accident de la route et des millions de gens sont grièvement blessés. Ce constat fait du trafic routier l'une des plus grandes causes de souffrances humaines. Des véhicules de transport de marchandises, des poids lourds entre autres, sont régulièrement impliqués dans des accidents graves d'une grande violence et souvent mortels. L'étude des statistiques d'accidents et des procédures d'analyse de risque pourrait permettre de trouver des solutions pour réduire les conséquences des accidents et mieux prévenir le risque. Le Comité a tiré un certain nombre de conclusions de l'étude des statistiques d'accidents de différents pays.

7. Mesures visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles

Le C19 a étudié l'impact des poids lourds affectés au transport de marchandises sur les environnements sensibles. Les accidents impliquant des poids lourds peuvent faire payer un lourd tribut à l'environnement, comme l'ont illustré les graves accidents survenus récemment dans des tunnels. Cette étude fait le point sur les pratiques qui visent à réduire les impacts sur les environnements sensibles.

Séance

Le présent rapport sert d'introduction à la séance sur le Transport de Marchandises et à la discussion pour le XXIIe Congrès mondial de l'AIPCR à Durban. Les thèmes suivants seront abordés lors de la séance du C19 et des présentations :

- les plates-formes logistiques dans un contexte de multimodalité ;
- le contrôle des véhicules dans un contexte de sécurité routière.

2. MEMBRES DU COMITÉ AYANT CONTRIBUÉ AUX RAPPORTS

Anders LUNDQVIST	SUÈDE	Président
Wanda DEBAUCHE	BELGIQUE	Secrétaire francophone
Gail MOODY	AUSTRALIE	Secrétaire anglophone
Peter TSCHIRNER	AUTRICHE	
Jari GROHN	FINLANDE	
Jean-Pierre ORUS	FRANCE	
Jozsef PALFALVI	HONGRIE	
Emanuele SCOTTO	ITALIE	
Eiichi TANIGUCHI	JAPON	
Mircea NICOLAU	ROUMANIE	
Werner JEGER	SUISSE	

3. RÉSUMÉ DES RAPPORTS

Ce chapitre résume les rapports par thème.

3.1 Évolution de la répartition modale (Auteur principal : Gail Moody)

Répartition modale du transport de marchandises - L'étude offre une approche statistique des tendances en matière de transport de marchandises, notamment de l'évolution des différents modes, aborde les facteurs qui influencent la répartition modale et ébauche les perspectives.

1. Tendances statistiques dans le transport de marchandises

Les tendances statistiques dans le transport de marchandises ont été étudiées par site et par région. Les pays considérés ont été : pour l'Amérique du Nord : le Canada, le Mexique et les États-Unis ; pour l'Europe : l'Union européenne, l'Europe centrale ; pour l'Asie : le Japon, la Chine et l'Australie. La prédominance de la route s'est confirmée partout, sauf dans les pays en développement ou en transition (Europe centrale et Chine). Les informations de base ont été relevées dans des documents nationaux et internationaux.

2. Facteurs influençant la répartition modale

Le rapport a identifié que le choix des modes de transport est motivé par les critères suivants :

- le prix du transport (minimisation des coûts) ;
- la rapidité de livraison ;
- le respect du délai de livraison ;
- la fiabilité du transport en toute sécurité des marchandises ;
- la souplesse du mode selon les besoins spécifiques des clients.

La répartition modale est par ailleurs influencée par des éléments historiques, qui varient d'une région à l'autre :

- les investissements en infrastructure ;
- l'évolution des méthodes d'exploitation et des technologies ;
- la réglementation du transport et d'autres politiques nationales ;
- les tendances de la croissance économique et de la croissance structurelle de l'économie.

D'autres facteurs ont un impact sur la répartition modale dans une région :

- la déréglementation (voir le système ferroviaire aux États-Unis),
- l'intermodalité et la disponibilité d'infrastructures adaptées.

3. Facteurs susceptibles d'influencer les tendances futures au niveau du transport de marchandises

Le rapport a identifié d'autres facteurs susceptibles d'influencer les tendances au niveau du transport de marchandises :

- une plus grande volonté politique de réduire l'impact du transport sur l'environnement ;
- le renforcement des stratégies de gestion du transport pour limiter la congestion du trafic ;
- le développement de technologies de transport améliorées ;
- les investissements en infrastructure ;
- la réforme de la réglementation ;
- le renforcement des normes de sécurité ;
- les incitations financières en faveur des stratégies de transport durable.

4. Discontinuités économiques et sociales

L'étude s'est intéressée à un éventail de facteurs plus large et à leur impact sur les tendances futures de la répartition modale.

Incertitudes économiques

Le contexte économique des prochaines années conditionnera les tendances en matière de transport. La croissance économique et une meilleure diffusion des informations technologiques pourraient, en favorisant l'innovation, améliorer la rentabilité du transport tout en limitant les atteintes à l'environnement. Ce dernier paramètre sera essentiel compte tenu de l'augmentation de la demande de transport.

En revanche, une situation d'instabilité économique mondiale ralentirait considérablement la croissance du secteur. La diminution des moyens financiers affectés à la recherche et à l'adoption de nouvelles technologies pourrait nuire à la durabilité environnementale du transport urbain.

Évolution sociale

La diversification des besoins a donné lieu à un élargissement de la gamme des produits disponibles. D'où une augmentation possible des volumes de produits à livrer impérativement sous 24 heures, qui pourrait priver les transporteurs routiers longue distance d'une partie de l'offre de transport marchandises.

L'amélioration des systèmes de gestion logistique, d'entreposage et de distribution peut provoquer d'autres changements encore, notamment l'essor de la livraison directe au détriment des centres de distribution et des magasins de détail.

Crises pétrolières

La coïncidence d'une baisse de la production des pays non membres de l'OPEP et d'une augmentation de la demande en pétrole brut renforcerait considérablement la position des producteurs membres de l'OPEP. Les risques d'augmentations sauvages des prix et de pénurie physique de produits pétroliers pourraient alors accélérer les technologies et les politiques d'économie d'énergie.

Un autre scénario possible repose sur les hypothèses d'une forte hausse de la production de pétrole brut sur la prochaine décennie grâce à l'amélioration des technologies de récupération. La baisse des prix réels du pétrole pourrait, en freinant toute volonté d'adopter des solutions de transport à bon rendement énergétique, aggraver une série des problèmes d'environnement liés à l'accroissement de la demande de transport.

Effet de serre : problème et politique

Les gaz à effet de serre qui participent à l'augmentation des températures à l'échelle mondiale seront lourds de conséquences à long terme. La production agricole, par exemple, souffrira des inondations de grande ampleur qui surviendront dans les régions de faible altitude. La définition de politiques en faveur de changements technologiques au niveau mondial et de la durabilité de l'environnement deviendra une priorité.

Discontinuités technologiques

Entre autres nouvelles technologies, l'énergie solaire et les piles à combustible permettront de réduire les déchets produits par le transport.

3.2 Rôle des mesures de réglementation/déréglementation (Auteur principal : Jean-Pierre Orus)

Ces dix dernières années, bon nombre de pays ont appliqué au transport routier des mesures de déréglementation (pays d'Europe occidentale, Japon, États-Unis), de privatisation (pays d'Europe orientale) ou de réglementation (Australie, Canada). Parallèlement, la répartition modale a tourné à l'avantage du transport routier, qui est aujourd'hui le mode dominant de transport de marchandises dans la plupart des pays.

Cet exposé décrira, dans leurs principaux aspects (objectifs, contenu, évolution de la répartition modale), les mesures de réglementation/déréglementation qui ont été mises en place au cours de la décennie, et tente d'expliquer le lien entre la déréglementation et l'augmentation de la part de marché du transport routier. Il s'intéressera notamment aux règles d'accès au marché, au poids et aux dimensions des véhicules ainsi qu'aux mesures de libéralisation des prix.

3.3 Problèmes émergents et solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques (Auteur principal : Wanda Debauche)

En contribuant à réduire la vitesse des véhicules, l'augmentation du trafic entraîne une plus forte consommation d'énergie et accroît la pollution de l'air et le bruit. Un transfert vers le transport ferroviaire et fluvial est encouragé. Alors que les politiques européennes s'emploient à soutenir le transport multimodal par des subventions ou en taxant plus lourdement le transport routier de marchandises, la politique multimodale américaine est quant à elle déterminée par le marché.

C'est pourquoi, même si une plate-forme logistique peut être définie pour servir la politique de transport multimodal en faveur du développement durable (le transfert vers d'autres modes diminuant le nombre de tonnes-kilomètres par la route), l'introduction de ce type de transport en Europe reste problématique en raison :

- de différences techniques : l'écartement des voies, les systèmes d'électrification et d'information ne sont pas les mêmes dans tous les pays ;
- des distances relativement courtes que couvre actuellement le transport routier ;
- de l'absence d'une infrastructure dédiée pour le transport ferroviaire : les conflits entre transport voyageurs et transport marchandises ne peuvent être évités (en Australie, par exemple, le transport voyageurs est prioritaire) ;
- de la mauvaise qualité relative des modes alternatifs à la route (fluvial ou ferroviaire), qui coûtent plus cher et dont la flexibilité, la fiabilité et la fréquence notamment sont moindres.

Le groupe de travail a également identifié les principaux effets (positifs ou négatifs) associés à l'utilisation d'une plate-forme :

- le regroupement des activités logistiques peut générer des effets de synergie. L'installation sur le site de services ouverts à tous (une station service ou un garage pour l'entretien des camions) peut réduire le nombre de trajets ;
- il est difficile de prévoir si les effets sur l'environnement seront positifs ou négatifs ; ainsi, pour les livraisons en ville (par un CTU¹), l'utilisation de camionnettes (un poids lourd équivalant à 5 camionnettes) augmentera le nombre de véhicules/kilomètres et avec lui la congestion et la consommation de carburant (la vitesse moyenne de tous les véhicules se trouvant réduite). Sans oublier l'augmentation de la pollution de l'air ; en revanche, l'interdiction des poids lourds dans certains secteurs (centres historiques ou quartiers résidentiels) y réduira le bruit et la pollution visuelle² ; le transfert vers d'autres modes (le transport fluvial en particulier) est jugé positif ;
- lorsque les plates-formes logistiques ne sont pas situées à proximité de régions densément peuplées, les livraisons peuvent également s'effectuer de nuit ;
- la création d'emplois ;
- des opportunités d'aménagement du territoire ;
- une coopération peut s'instaurer entre les transporteurs implantés sur la plate-forme logistique ; néanmoins, les entreprises de transport sont fortement réticentes à ces plates-formes et formes de collaboration qui leur font perdre le contact avec le client ;
- la diminution des trajets longue distance par la route (alternatives : transport ferroviaire ou fluvial) ;
- l'amélioration du rapport rentabilité/charge (par un CTU) ou la réduction du parc automobile (transfert vers d'autres modes) peuvent, ou du moins devraient, donner lieu à une baisse des coûts ; le remplacement des poids lourds par des camionnettes (à raison de 5 camionnettes pour un poids lourd) augmente le nombre de kilomètres parcourus et la congestion ; les coûts relativement élevés associés aux transbordements supplémentaires rendent la chaîne de transport plus onéreuse encore.

¹ CTU : Centre de Transbordement urbain

² Considérant que les poids lourds dérangent davantage les habitants que les camionnettes, ce qui reste malgré tout à démontrer. Les livraisons par camionnettes nécessitent un plus grand parc de véhicules.

Beaucoup de projets relatifs aux plates-formes n'ont pas été suivis/évalués. Alors que de nombreux documents et données (théoriques) préalables existent, l'absence d'analyses *a posteriori* est un problème car il est impossible d'estimer leurs effets d'un point de vue quantitatif et économique.

Les éléments suivants contribuent à la réussite de la mise en place d'une plate-forme logistique :

- une parfaite connaissance de la situation présente et des perspectives en termes de marché, d'importance du trafic et de retombées positives/négatives aux niveaux local et régional ; les objectifs doivent être clairs et réalistes ;
- une bonne signalisation pour guider les camions vers les plates-formes ;
- une bonne connexion à l'infrastructure routière/ferroviaire/fluviale ; l'emplacement du terminal doit être mûrement réfléchi ;
- l'application de mesures politiques relatives à la distribution (restrictions d'accès, plages horaires de livraison, etc.) ;
- la prévision de moyens financiers pour éviter des frais supplémentaires (aides publiques), surtout lorsqu'il y a multiplication des transbordements ;
- la disponibilité d'un système d'information continu pour contrôler en permanence la progression des opérations de transport (télématique) ; ces équipements ne sont actuellement utilisés que par les grandes entreprises ,
- l'offre de services complémentaires qui rendent les terminaux plus intéressants (économies).

3.4 Expériences acquises et nouvelles tendances en matière de suivi et de contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules (Auteur principal : Mircea Nicolau)

Il existe deux gros problèmes au niveau du poids et des dimensions des véhicules affectés au transport routier de marchandises.

- *La tendance à la surcharge* - Le poids et les dimensions des véhicules de transport ont été augmentés à la suite d'une campagne d'optimisation de l'utilisation des véhicules et du personnel menée par les transporteurs. La forte croissance économique a dynamisé la demande de transport routier et de plus en plus de véhicules constamment surchargés sont en circulation. Résultat, les services chargés de l'entretien sont de plus en plus souvent confrontés à une rapide dégradation des routes et de la qualité du service routier, une tendance qui n'est pas sans répercussions sur la sécurité routière.
- *La normalisation* - La législation en matière de poids et dimensions des véhicules routiers varie d'un continent et d'un pays à l'autre. Il est donc indispensable d'harmoniser les législations pour que les véhicules en circulation n'enfreignent pas les limites autorisées dans tel ou tel pays. Les poids et dimensions normalisés des véhicules en transport international au sein de l'UE ont été fixés par le Conseil de l'Europe dans sa Directive 96/53/CE.

Le groupe de travail avait pour mission de faire le point sur les problèmes de poids et dimensions et du contrôle-sanction, notamment à travers :

- les réglementations nationales et internationales relatives aux poids et dimensions des véhicules et la nécessité d'une harmonisation ; la Directive 96/53 sert de base légale à l'harmonisation au sein de l'UE et dans d'autres pays d'Europe ;
- les systèmes de monitoring et de contrôle du trafic poids lourds, les méthodes et les équipements ;
- les conséquences de la circulation des poids lourds sur la qualité des revêtements ;
- la pesée dynamique (WIM) pour évaluer efficacement l'agressivité du trafic ;
- le contrôle et la répression, le fondement légal et les méthodes.

Les informations de base ont été recueillies dans des documents nationaux et internationaux ainsi que dans les réponses des membres du C19 au questionnaire qui leur a été envoyé.

L'analyse de la situation actuelle du suivi et du contrôle des poids et dimensions maximaux des véhicules a permis d'aboutir aux principales conclusions suivantes :

- il est nécessaire d'harmoniser la législation sur les poids et dimensions maximaux des véhicules motorisés et ensembles de véhicules. Les poids et dimensions normalisés des véhicules en transport international au sein de l'UE ont été fixés par le Conseil de l'Europe dans sa Directive 96/53/CE qui sert de référence à d'autres pays d'Europe ;
- des méthodes de contrôle simples et précises sont indispensables pour veiller au bon respect de cette législation ;
- le pesage dynamique des véhicules permet de recueillir des données utiles de poids et de dimensions pour le monitoring, pour vérifier que les maximales autorisées sont respectées et pour d'autres applications de construction de voiries et d'ouvrages d'art ;
- de nouvelles données sont nécessaires pour évaluer le nombre de véhicules surchargés en circulation. D'où l'importance d'augmenter le nombre de stations de pesage dynamique fiables, afin d'évaluer plus précisément l'impact du trafic lourd sur l'état des routes en déterminant les charges réelles sur essieux des poids lourds en circulation.

3.5 Contrôle-sanction au niveau du transport routier de marchandises (Auteur principal : Jozsef Palfalvi)

Plus de 1,17 million de personnes dans le monde meurent chaque année des suites d'un accident de la route, dont près de 70 % dans les pays en développement. 65 % des morts sont des piétons, dont 35 % sont des enfants. Le coût de cette situation pour les pays en développement est évalué à quelque 100 milliards USD par an, soit le double de ce qu'ils reçoivent comme aide au développement. Parce que de telles pertes entravent indéniablement le développement économique et social d'un pays, ***l'une des principales motivations du contrôle des véhicules de transport est d'améliorer la sécurité routière.***

L'apparition de camions plus lourds équipés du nouveau type de suspension obligera à renforcer de nombreux ponts, ce qui représente un investissement important. Cependant, si cette opération est menée dans le cadre de programmes d'entretien général et de rénovation, les frais qu'elle engendre seront largement compensés à long terme par les économies réalisées au niveau des coûts de transport. C'est pourquoi ***l'autre motivation du contrôle des poids lourds est de protéger les routes et les ponts.***

L'organisation du rapport est la suivante :

- Répartition par objectif de contrôle
 - ❖ Contrôle des chauffeurs (temps de conduite et de repos)
 - ❖ Contrôle des véhicules (poids et dimensions / aptitude à la circulation)
 - Véhicules spéciaux :
 - véhicules surdimensionnés ou surchargés
 - véhicules transportant des matières dangereuses
 - véhicules transportant du bétail
 - Selon l'immatriculation des véhicules :
 - immatriculation nationale :
 - ✓ affecté uniquement au transport national
 - ✓ affecté au transport international
 - immatriculation étrangère
 - ❖ Contrôle (général) du chargement
- Répartition par niveau de contrôle
 - ❖ Contrôle technique
 - ❖ Protection de l'environnement
 - ❖ Contrôle en cours de route
 - ❖ Contrôle in situ
 - ❖ Contrôle aux frontières
- Répartition par méthode de mise en œuvre du contrôle
 - ❖ Mesures, tests
 - ❖ Vérification des documents et autorisations.

Le rapport mentionne également les différentes autorités concernées par le contrôle : autorité de surveillance du transport, police, douane, ministère des Transports, ministère de l'Intérieur, vétérinaire responsable, etc.

En conclusion, deux voies de progression semblent possibles :

- a) les pays s'efforcent de définir des règles universelles de contrôle technique régulier des véhicules pour détecter les défaillances ;
- b) ils encouragent l'amélioration technique des véhicules pour renforcer la sécurité passive et limiter la dégradation des routes.

Malgré tout, la concrétisation de ces programmes d'unification pâtit encore pour l'instant des points de vue largement divergents qu'ils suscitent d'un continent et d'un pays à l'autre.

3.6 Sécurité routière des poids lourds, statistiques d'accidents et procédures d'analyse de risque

(Auteurs principaux : Eiichi Taniguchi, Yoshi Imanishi)

Les délégués nippons au sein du C19 de l'AIPCR ont adressé à leurs collègues du Comité un questionnaire concernant la tenue de statistiques d'accidents de la route, le nombre d'accidents et les taux d'accidents. Ce questionnaire s'est avéré difficile à remplir pour beaucoup, probablement parce que les statistiques sont présentées différemment selon les pays. C'est pourquoi l'analyse des données a reposé essentiellement sur la base de données japonaise. Ces informations sont présentées ici.

1. Caractéristiques des accidents de la route impliquant des poids lourds dans les pays membres

(1) Principales caractéristiques de la base de données des accidents

La structure de la base de données des accidents est différente selon les pays.

(2) Principaux problèmes relatifs à la base de données des accidents

La base de données des accidents pose différents problèmes :

1. même si les données de la plupart des États membres sont classées, par exemple, par type de véhicule, les données sur les véhicules/kilomètres sont classées différemment. Il est donc impossible de procéder à une analyse des questions de sécurité (les taux d'accidents par exemple) à partir de ces données.
2. les bases de données des accidents ou de la circulation ne contiennent pas de données sur le poids brut et les dimensions des véhicules. Dès lors, il est difficile d'étudier le lien entre les dimensions des véhicules et les accidents de la route.
3. bien que les poids lourds fassent l'objet de nombreuses mesures de sécurité, il n'y a pas de rapprochement entre les statistiques des accidents de la route et les mesures de sécurité. Il est par conséquent difficile d'évaluer les effets de ces mesures. De plus, les caractéristiques du lieu de l'accident (itinéraires obligatoires ou secteurs à accès limité par exemple) ne sont pas décrites.

(3) Date du lancement de statistiques chronologiques

Les réponses au questionnaire font apparaître que les pays établissent des statistiques d'accidents de la route depuis plus de 30 ans, ce qui permet d'en observer chronologiquement les tendances.

(4) Accès à la base de données

Il ressort des réponses obtenues que l'accès du public à la base de données est insuffisant pour des travaux d'analyse. Dans de nombreux pays en outre, même les instituts de recherche n'ont pas accès à l'intégralité des statistiques.

2. Mesures actuelles de sécurité routière dans les différents pays

Les pays membres ont pris différentes mesures de sécurité routière pour les poids lourds, dont voici quelques exemples.

1) Exemples de mesures appliquées au niveau national

- Les gros camions doivent respecter une certaine distance de sécurité entre deux véhicules.
- La vitesse des poids lourds et des véhicules articulés est limitée.
- Les poids lourds doivent être équipés d'un limiteur de vitesse.
- Un permis de circulation spécial est requis pour les véhicules surchargés ou surdimensionnés.
- Pour les véhicules spéciaux, les itinéraires sont définis par une instance administrative.
- Les temps de conduite sont limités pour préserver la condition physique du chauffeur.
- L'installation d'un GPS est obligatoire dans les grues mobiles.

2) Exemples de mesures appliquées en milieu urbain

- Les heures de livraison sont limitées et en dehors des heures de pointe.
- L'accès de certains poids lourds est réglementé dans certaines zones urbaines.
- Certains poids lourds doivent emprunter des voies réservées.
- La limite de vitesse est réduite dans les secteurs résidentiels.
- Le stationnement des poids lourds est réglementé dans certaines zones urbaines.
- La traversée des villes par les poids lourds est réglementée. Des déviations sont prévues pour les poids lourds en transit.
- La circulation des poids lourds en centre ville est réglementée. Lorsqu'ils doivent impérativement entrer dans le centre, les poids lourds doivent en avoir l'autorisation et emprunter des itinéraires réservés.
- Il est interdit aux poids lourds de stationner en continu en milieu urbain plus d'un certain nombre d'heures.
- Une partie de la chaussée est réservée aux livraisons.
- Une aire de chargement et de déchargement doit être prévue dans les constructions récentes.

3.7 **Étude des pratiques visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles (nature, population, stratégie)** (Auteur principal : Werner Jeger)

Selon la définition de la CEE-ONU, les environnements sensibles sont des zones dont l'écosystème est particulièrement fragile, dont les conditions géographiques ou topographiques peuvent amplifier la pollution ou le bruit, ou qui présentent des ressources naturelles ou un patrimoine culturel exceptionnels.

Partant du principe que la construction de routes et la circulation qu'elle entraînera augmenteront le risque d'entraver définitivement le développement naturel de ces zones, et que, entre autres risques, les poids lourds représentent une menace importante pour l'environnement, un groupe de travail du C19 a réalisé une étude intitulée "Transport marchandises — Étude des pratiques visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles".

C'est dans ce cadre qu'il a été demandé à plusieurs pays de décrire les actions possibles et les mesures adoptées pour protéger les environnements sensibles, en expliquant les problèmes potentiels et les difficultés liées à la mise en œuvre de stratégies de gestion ou de procédures de suivi.

Les mesures citées peuvent être classées en cinq catégories : mesures techniques, fonctionnelles, financières, structurelles et de politique des transports³, qui se concrétisent principalement par une réglementation du trafic, des spécifications relatives à la construction et à l'équipement des véhicules motorisés, et par des décisions de politique financière. Ces mesures vont d'une interdiction complète à l'utilisation de voies réservées, en passant par la fixation de vitesses minimales ou maximales, l'obligation de détenir un extincteur ou encore la réglementation de la construction des ouvrages d'art (tunnels et ponts). Selon leur intensité, elles peuvent avoir des impacts négatifs très variables dans d'autres domaines publics.

Certaines mesures sont parfois extrêmement difficiles, voire impossibles, à mettre en œuvre, ou les autorités compétentes n'ont pas les moyens d'en contrôler l'application. L'association de différentes mesures peut permettre également d'éviter ou du moins de réduire les impacts négatifs. Les meilleurs résultats sont généralement obtenus par des mesures économiques ou de politique de transport, dont le but est souvent de privilégier d'autres modes de transport que la route ou de remettre en cause la nécessité de transporter les marchandises.

Le trafic poids lourds présente essentiellement les mêmes risques pour tous les types d'environnements sensibles. La seule variante est l'efficacité des mesures choisies. Si quasiment toutes les mesures citées peuvent être appliquées à tous les types d'environnements sensibles, c'est l'effet recherché qui doit en conditionner le choix.

Une politique de mobilité durable du transport est censée assurer un équilibre dynamique entre la rentabilité économique et la solidarité sociale. Elle contribue également à préserver les ressources naturelles et les habitats pour les hommes, les animaux et les plantes.

³ Promouvoir d'autres modes (transport ferroviaire, par exemple) pour réduire les volumes de marchandises transportés ou les parts de marché de la route.

C'est pourquoi les politiques nationales doivent être définies en tenant compte systématiquement des dimensions écologiques, économiques et sociales, les trois facteurs clés de la durabilité. Les conséquences des mesures envisagées doivent être analysées et évaluées en accordant le même intérêt à chaque critère. Ce processus d'évaluation ne doit pas négliger systématiquement le même facteur clé et doit au moins tenir compte des besoins minimum et de la sensibilité de l'environnement.

Puisque les polluants sont en circulation dans l'air, la protection de l'environnement est un problème qui ne connaît pas de frontières. Aussi, les régions classées sensibles ne doivent-elles pas s'arrêter à des frontières nationales, et toute mesure – qu'elle s'inscrive ou non dans un plan d'action – mérite d'être prise en concertation avec les autorités des pays voisins.

4. CONCLUSIONS

Généralités

- Les domaines étudiés couvrent généralement les principaux problèmes liés au transport routier de marchandises, en particulier dans les pays industrialisés et en transition.
- Le programme de travail initial du Comité proposait d'intégrer des comparaisons entre les pays industrialisés et les pays en développement, ce qui n'a pas été possible dans la mesure où le Comité n'a pas pu obtenir d'informations auprès des membres de l'AIPCR.
- Les travaux du Comité ont abouti à des conclusions divergentes : la prédominance continue du transport de marchandises par la route est soutenue et renforcée par une augmentation du poids et des dimensions des camions et des remorques qui repose souvent sur l'idée que l'augmentation de la capacité de chargement des véhicules permettra de réduire le nombre de camions en circulation. Cela n'est pas toujours vrai pourtant. En effet, dans la mesure où les coûts seront plus intéressants, les marchandises seront transférées d'un autre mode (ferroviaire, par exemple) qui ne tient pas la concurrence et le nombre de camions augmentera.

Évolution de la répartition modale

- L'analyse des tendances de la répartition modale souligne l'augmentation continue de la demande de transport et les problèmes que pose l'intensification du transport routier des marchandises. L'une des approches pour faire face à cette situation est d'encourager l'intermodalité, en considérant que les différents modes de transport sont complémentaires et non pas en concurrence, et en intégrant le transport routier de marchandises à la chaîne logistique globale. Cependant, les autres modes doivent devenir plus attractifs pour renforcer leur part de marché.
- Le transport routier doit être un maillon clé de la chaîne de transport et entretenir de bonnes relations avec les autres modes.
- Actuellement, la volonté affichée par la plupart des gouvernements d'encourager la répartition modale ne se traduit dans les faits par aucune action concrète.
- L'intermodalité offre des solutions importantes aux pays industrialisés, et demain également aux pays en développement et en transition, pour améliorer la rentabilité du système de transport de marchandises.
- Le développement du transport routier de marchandises est limité par la congestion, la sécurité et l'absence d'harmonisation en matière de réglementation.

- Dans l'ensemble, la répartition modale entre la route et le rail va dans le mauvais sens, puisque la part de marché de la route augmente alors que celle du rail stagne ou même diminue.
- Le transport routier apparaît bien souvent comme la meilleure solution pour transporter les marchandises, ce qui explique l'augmentation constante de sa part sur le marché du transport intérieur.
- La réduction nécessaire du nombre de poids lourds en circulation est possible, à condition que les autres modes prennent une part plus importante et qu'ils parviennent à satisfaire les demandes du marché, y compris en termes de rentabilité.

Rôle des mesures de réglementation/déréglementation

- Dans les pays industrialisés, le transport a été déréglementé au niveau par exemple de l'accès à la profession, tout en faisant l'objet de réglementations accrues, du trafic notamment (temps de conduite, poids et dimensions). La réglementation est par ailleurs un instrument d'harmonisation.
- L'harmonisation de la réglementation est compliquée par les différents niveaux de développement selon les pays, ce qui a une très grande influence sur la répartition modale, l'utilisation et l'organisation de la logistique et également le niveau d'harmonisation possible.
- La déréglementation et la réglementation du transport routier de marchandises influencent considérablement la répartition modale.
- La déréglementation du transport routier a aiguisé la concurrence au sein de ce secteur tout en augmentant la compétitivité de la route par rapport à d'autres modes. La déréglementation d'autres modes devrait aboutir à ce même résultat.

Problèmes émergents et solutions potentielles apportées par les plates-formes logistiques

- Une infrastructure de très haut niveau et de très bonne qualité est indispensable pour encourager l'intermodalité. Autrement dit, les plates-formes doivent être rentables et parfaitement accessibles par la route. La grande question est de savoir qui va payer les investissements nécessaires. De nouveaux partenariats doivent être envisagés entre les investisseurs publics et privés. Les autorités routières ont un rôle à jouer dans la création et/ou l'entretien des plates-formes logistiques.
- La plate-forme logistique proprement dite doit être dimensionnée pour une grande région afin d'offrir des avantages aux utilisateurs et permettre des économies d'échelle.

- La situation et le rôle d'une plate-forme logistique ménagent un équilibre entre l'ouverture des zones sensibles, un centre-ville historique notamment, à la circulation des poids lourds ou à la circulation de plusieurs camionnettes et aux risques d'augmentation de la congestion et de la pollution atmosphérique qu'elle comporte.
- Les plates-formes logistiques peuvent offrir des solutions dans les secteurs engorgés. Cependant, le nombre insuffisant de terminaux est le principal obstacle au développement de l'intermodalité.
- Des solutions pourraient être trouvées pour financer les terminaux s'ils s'avèrent rentables et génèrent un bon retour sur investissement.

Expériences acquises et nouvelles tendances en matière de suivi et de contrôle des dimensions et poids autorisés des véhicules

- Le pesage dynamique des poids lourds permet de faire le point sur la situation actuelle et favorise une concurrence équitable, la sécurité routière et le respect de la loi.
- Dans tous les pays, en développement ou autres, le contrôle et le suivi du poids et des dimensions des véhicules peuvent être renforcés, ce qui est important pour prévenir l'usure de la route et contribuer à concevoir et à entretenir convenablement la voirie.
- Le pesage dynamique apporte des renseignements utiles aux maîtres d'ouvrage de réseaux routiers pour faire face à l'usure des routes.
- La rentabilité du transport routier de marchandises est conditionnée par l'harmonisation au niveau du suivi et du contrôle du poids et des dimensions des véhicules et ce, aussi bien dans les pays industrialisés que dans les pays en développement.

Contrôle-sanction au niveau du transport routier de marchandises

- L'harmonisation des poids autorisés pour les véhicules de transport de marchandises et des systèmes de mise en œuvre pour le contrôle et le monitoring est nécessaire sur chaque continent.
- Le contrôle des poids lourds et des remorques doit être intensifié pour des raisons de sécurité et d'égalité.
- Le contrôle-sanction du trafic routier en général, et des véhicules affectés au transport de marchandises en particulier, est nécessaire pour le bon équilibre du marché du transport de marchandises par la route.
- Elle doit être suffisante pour éviter la distorsion du marché et la dégradation de l'infrastructure.

Sécurité des poids lourds, statistiques d'accidents et procédures d'analyse de risque

- La sécurité routière peut être améliorée en formant les chauffeurs et en contrôlant les chauffeurs et les véhicules.
- La normalisation des statistiques d'accidents faciliterait la comparaison entre les pays.
- L'une des grandes priorités sur les prochaines années est de trouver des moyens de renforcer la sécurité routière.

Mesures visant à réduire les impacts sur les environnements dits sensibles

- Les impacts sur l'environnement du transport en général, et des poids lourds affectés au transport de marchandises en particulier, ne sont ni reconnus ni parfaitement compris.
- Les pays industrialisés affrontent désormais les problèmes d'environnement. La protection de l'environnement est une question de moindre importance dans les pays en développement qui se préoccupent actuellement davantage de développer l'infrastructure et de réduire les accidents.
- Le transport routier de marchandises ne fait pas assez pour réduire ses impacts négatifs sur l'environnement.
- Tout un arsenal de mesures est disponible et pourrait être appliqué pour protéger les environnements sensibles.

5. BIBLIOGRAPHIE

“ Programme de travail des Comités techniques 2000-2003 – Work Programme of Technical Committees 2000-2003 ”, rapport AIPCR/PIARC report, Secrétariat général de l’AIPCR/PIARC General Secretariat, Paris, 2000

“ Plan stratégique de l’AIPCR 2000-2003/PIARC Strategic Plan 2000-2003 ”, rapport AIPCR/PIARC report, Secrétariat général de l’AIPCR/PIARC General Secretariat, Paris, 2000

XXIst World Road Congress. General report and detailed conclusions, Kuala Lumpur, 1999 (ref. 21.61.B, 1999)

XXIst World Road Congress. Freight Transport. Logistic development and new technologies (PIARC-Working group G4, 1999) (ref. 21.74.B)

UN/ECE TRANSPORT DIVISION. International Agreements and Conventions in the field of transport. Geneva, 2000.

European Commission. Council Directive n°96/53/CE of July 1996. Official journal n°L235/59 of 17.09.1996

International Road Federation. Limits of Motor Vehicles sizes and weights.

COST 323. Weight-in-motion (WIM), Final report, European Commission.

“ Measures to protect sensitive environments ” by Werner JEGER, Deputy Director of the Swiss Federal Road Authority (Switzerland). Routes/Roads n°314. II-2002-April.

“ The road: key to mobility and the economy ” by Wanda DEBAUCHE, Responsible for the Mobility Department of the Belgium Road Research Center (Belgium). Routes/Roads n°314. II-2002-April

Ministry of Transport and Communications Finland: “ Integrated Intermodal Strategies for Road, Rail and Water Transport ” – Institute for Highway and Maritime Education (IHME) (PIARC-seminar 22-27 October 2000 in Helsinki) (FIN)

REFORM: Final Report for Publication – IVU (Gesellschaft für Informatik, Verkehrs- und Umweltplanung m.b.H.) and Partners (ISIS, ET&P, Stratec, STA, NTU) (June 1998) (EU)

DATAR : Schéma national des plates-formes multimodales – Réflexions et propositions pour une stratégie de localisation et d’optimisation des terminaux du transport combiné et des plates-formes multimodales de fret (April 1997) (F)

CERTU : les Espaces logistiques urbains (E.L.U.) – un bilan des initiatives publiques en matière d’Espaces Logistiques Urbains (Septembre 2001) (F)

Freight logistics in Australia: An action agenda – Industry Steering Committee for the Freight Transport Logistics Industry Action Agenda (October 2001) (AU)

Kriterienkatalog für ökologisch besonders sensible Gebiete, Hauptstudie und Anwendungsfall Verkehr, published by the Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management, Austria

Are we moving in the right direction? – Indicators on transport and environment integration in the EU – TERM – 2000, EEA, Environmental issues series no.12, Copenhagen

The way to sustainable mobility – cutting the external costs of transport (UIC, 2000)

“Competitiveness of the Hungarian haulers before the joining to EU” by Jozsef PALFALVI (Presentation in Hungarian). Conference “Transport and Communication on the doorstep of accession to EU.” Days of Hungarian Sciences (organised by Hungarian Academy of Sciences), Budapest, 2001.