

Plan stratégique de PIARC (Association mondiale de la Route) - 2024-2027

Comité technique 2.3 - Transport de marchandises durable

Vue d'ensemble

Le transport routier de marchandises reste essentiel pour le développement économique et social de tous les pays. Dans le nouveau contexte des changements climatiques, des prix élevés de l'énergie, de la rareté des ressources de base et du vieillissement des infrastructures, les travaux du CT 2.3 se concentreront sur les facteurs clés qui permettront un transport routier de marchandises efficace et durable. Cela signifie optimiser l'utilisation des terres et des routes pour les services et les installations de fret, trouver et appliquer la bonne conformité entre les véhicules et les routes afin de minimiser l'usure des routes tout en permettant aux véhicules de fret d'être plus efficaces et de s'assurer que le bon véhicule utilise la bonne route au bon moment. Dans le prolongement du cycle précédent, le rôle et les avantages potentiels des technologies émergentes seront étudiés et l'accent sera mis sur l'écologisation, en envisageant toutes les solutions possibles pour réduire l'empreinte carbone du transport routier de marchandises et d'autres nuisances environnementales, notamment en recherchant des solutions robustes et efficaces sur le plan énergétique. La question de la demande de fret routier devrait également être abordée, ainsi que le transport multimodal. Une attention particulière sera accordée à la contribution des femmes au transport, dans les pays à faible revenu mais pas seulement, et en particulier à la manière dont elles peuvent améliorer la sécurité routière.

2.3.1 Infrastructures routières et exploitation efficaces pour le transport de marchandises

Objectif : L'objectif de ce travail est de mettre en évidence les avantages et les besoins spécifiques que le fret induit sur l'infrastructure routière dans le contexte actuel, en cherchant à respecter les exigences économiques, sociétales et environnementales. Après avoir rappelé les raisons socio-économiques, le CT devrait se concentrer sur les différentes solutions, y compris les technologies émergentes, qui sont proposées pour aider le transport routier à contribuer efficacement à un système de transport de marchandises plus durable au service du développement économique et social.

Questions de recherche préliminaires : Le résultat ne sera pas une publication de recherche. Les points suivants doivent être abordés :

- utilisation dynamique de l'espace routier
- installations pour le transport de marchandises le long des routes (parkings pour camions, contrôle des camions, voies réservées aux camions)
- les questions d'aménagement du territoire et d'utilisation des sols liées aux installations de fret
- la connectivité routière avec les nœuds multimodaux/intermodaux
- la conformité des véhicules lourds avec les infrastructures et la réglementation routières
- le contrôle direct et intelligent (poids et dimensions, véhicules, temps de conduite, etc.)
- l'accès intelligent pour le transport de marchandises
- la gestion des camions
- l'impact des véhicules utilitaires lourds sur la sécurité routière
- l'application des technologies émergentes

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les autorités et les agences routières car nombre d'entre elles sont confrontées à des infrastructures vieillissantes, à des demandes d'autorisation de nouveaux véhicules de transport de marchandises et à un trafic croissant, ainsi qu'à l'allongement de la durée de vie des infrastructures. Le transport routier de marchandises représente en grande partie les dépenses d'entretien ou de développement, mais il peut également contribuer au développement économique et à la richesse tout en générant des revenus. Il est donc de la plus haute importance d'avoir une idée claire de l'évolution des besoins en matière de fret routier durable et des nouvelles solutions qui apparaissent dans l'utilisation et la conception des routes. La réduction de l'impact des véhicules utilitaires lourds sur la sécurité routière est également une préoccupation majeure pour atteindre l'objectif de zéro décès sur les routes.

Public : Le public cible de ce travail sera constitué des autorités routières, des décideurs et des fournisseurs de technologie.

Produits livrables : Analyse documentaire, études de cas, résumé à fort impact, article dans le magazine Routes/Roads, séminaire, atelier ou conférence.

Contexte des travaux du Comité technique sur ce sujet : Au cours du cycle précédent, un examen des technologies émergentes a été effectué et publié. En ce qui concerne plus spécifiquement la surcharge, des travaux importants ont été réalisés pour traiter la question de l'impact du fret routier sur les infrastructures. Le séminaire d'Arusha a mis en évidence la nécessité de mieux relier le transport de marchandises aux questions socio-économiques. Le développement d'un contrôle intelligent/direct semble également nécessaire pour maintenir l'efficacité et l'efficacité du contrôle des véhicules commerciaux dans des conditions de sécurité et avec un volume de trafic croissant. Les technologies émergentes et les véhicules connectés (V2V et V2I) permettent de nouvelles pratiques de contrôle intelligent dont la mise en œuvre et l'harmonisation seront progressives.

Pays à revenus faibles et moyens inférieurs : Dans de nombreux PFR-PRI, le transport de marchandises reste essentiel pour acheminer les biens de première nécessité vers la population. La disponibilité du réseau routier et sa capacité à accueillir des poids lourds sont donc essentielles. Un séminaire spécifique pourrait être organisé sur ce sujet.

Inclusion et diversité de genre : La main-d'œuvre du transport routier de marchandises reste majoritairement masculine. Toutefois, le nombre de femmes chauffeurs de camion a augmenté. La participation des femmes aux processus décisionnels du transport routier de marchandises et aux pratiques d'engagement des parties prenantes est également limitée. Le travail mettra en évidence les bonnes pratiques ou les initiatives visant à promouvoir les femmes dans le transport de marchandises.

Durée potentielle : Cycle complet (4 ans).

2.3.2 Écologisation du fret routier

Objectif : L'objectif de ce travail est de poursuivre les recherches entamées lors des cycles précédents afin d'aider le secteur des transports à réduire son impact négatif sur l'environnement et le climat. Par conséquent, il abordera la question du besoin d'énergie pour le transport des marchandises et de la nécessité de le réduire.

Questions de recherche préliminaires : Le résultat ne sera pas une publication de recherche. Les sujets suivants devraient être abordés :

- Stratégies visant à optimiser le transport de marchandises en agissant sur la demande de transport routier (découplage de la croissance économique et de la croissance du trafic routier de marchandises)

- Exigences en matière d'installations et de routes pour le transport routier de marchandises en cas d'utilisation de camions à propulsion alternative
- Approches multimodales utilisant le rail et les navires en combinaison avec la route
- Trouver des solutions robustes et efficaces sur le plan énergétique
- Évaluer les émissions du transport routier de marchandises et les facteurs permettant de les réduire
- Nouveau statut et cas de bonnes pratiques

Le système de route électrique (ERS) ne sera pas abordé en tant que tel, mais sera pris en compte comme une solution parmi d'autres.

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières car la plupart des solutions actuelles pour un transport routier plus écologique nécessitent l'adaptation des infrastructures routières (recharge des VE, ERS, véhicules plus lourds...) et l'utilisation de modes alternatifs en combinaison avec les routes.

Public : Le public cible de ce travail sera constitué des autorités et agences routières, des décideurs et des fournisseurs de technologie.

Produits livrables : Analyse documentaire, études de cas, résumé à fort impact, article dans le magazine Routes/Roads, séminaire, médias sociaux.

Contexte des travaux du Comité technique sur ce thème : Au cours du cycle précédent, des bonnes pratiques et des innovations intéressantes ont été collectées et un rapport final a été produit. Cependant, plusieurs domaines tels que la multimodalité, parmi lesquels les questions relatives aux pays à faible revenu, n'ont pas pu être entièrement abordés.

Pays à revenu faible et moyen inférieur : La mise en place d'un système de transport de marchandises résilient à long terme dans le contexte du changement climatique nécessitera des solutions robustes et à faible consommation d'énergie. Pour de nombreux PFR-PRI vivant dans des conditions climatiques difficiles et n'ayant potentiellement pas accès à l'énergie, l'émergence de solutions efficaces permettra d'obtenir des résultats plus favorables. Le Comité technique pourrait organiser un séminaire sur cette question.

Inclusion et diversité des genres : Dans de nombreux pays à faible revenu, la contribution des femmes au transport est essentielle au bien-être général de leurs moyens de subsistance et de leurs conditions économiques. La sécurité est une préoccupation majeure pour les femmes dans les PRFM. La réalisation d'enquêtes ou de séances d'écoute permettrait à notre CT de mieux comprendre leurs besoins en matière de transport et d'identifier les solutions les plus avantageuses. La mise en avant de ces innovations pourrait être un objectif du comité technique.

Durée potentielle : Cycle complet (4 ans)