

08.06.2009 - 12:47 Uhr

FNS: Image du mois juin 2009: Transport dans les agglomérations: le PNR 54 étudie un problème refoulé



Der über Liefer- und Lastwagen abgewinkelte Güterverkehr verstopft oft die Strassen der schweizerischen Städte und Agglomerationen.
 © Priska Ketterer/SNF
 Abdruck mit Autorenangabe und nur zu redaktionellen Zwecken.

Le transport de marchandises par camionnettes et camions encombre bien souvent les rues des villes et des agglomérations suisses.
 © Priska Ketterer/SNF
 Reproduction autorisée avec mention de l'auteur et uniquement dans un but rédactionnel.


 FONDS NATIONAL SUISSE
 SCHWEIZERISCHER NATIONALFONDS
 FONDO NAZIONALE SVIZZERO
 SWISS NATIONAL SCIENCE FOUNDATION

Bern (ots) -

- Indication: Du matériel iconographique sera diffusé sur
 Keystone par Photopress et peut être téléchargé sous:
<http://www.presseportal.ch/fr/pm/100002863> -

En ville, le trafic marchandises est de plus en plus chargé

Dans les agglomérations suisses, le transport de marchandises par camionnettes et camions est en nette augmentation. La pollution atmosphérique et sonore qui en résulte, ainsi que les accidents qu'il occasionne, nuisent à la qualité de vie urbaine. Parallèlement, le trafic marchandises manque de place pour assurer l'approvisionnement des centres-villes. Telle est la conclusion d'une étude du Programme national de recherche «Développement durable de l'environnement construit» (PNR 54). Par-delà, le PNR 54 a également développé des stratégies et des mesures à même résoudre ce problème.

Les camions et les camionnettes marquent de plus en plus le paysage urbain. Rien qu'entre 1993 et 2003, le nombre de transports de marchandises effectués au sein des agglomérations suisses a

augmenté de moitié ; le nombre de camionnettes immatriculées d'un quart. Contrairement aux camions soumis à la RPLP, le volume de transport des camionnettes a tendance à être moins bien exploité. Ces véhicules effectuent ainsi davantage de trajets, mais transportent moins de marchandises. Telle est la conclusion de l'équipe de chercheurs placée sous la houlette de Marin Ruesch, expert du trafic, qui s'est penchée sur le transport urbain de marchandises dans le cadre du Programme national de recherche «Développement durable de l'environnement construit» (PNR 54).

Les raisons de cette augmentation du trafic marchandises résident notamment dans la transformation structurelle de la production industrielle en société de services et de consommation, ainsi que dans certains changements qu'a connu le commerce de détail. Ce dernier constitue en effet des stocks moins importants et se fait livrer plus souvent de plus petites quantités (livraison just in time).

Plus d'accidents, moins de place

D'après les chercheurs, l'importance du trafic marchandises dans les agglomérations est sous-estimée, alors qu'il constitue 15 à 25% de l'ensemble des transports. Dans le cas de la livraison de marchandises en agglomération, le transport combiné et le transport sur rail jouent un rôle négligeable. L'augmentation du trafic marchandises sur la route a un impact négatif sur la qualité de vie. Il est entre-temps responsable de la moitié des émissions de dioxyde d'azote de l'ensemble du trafic routier. En 1980, ce taux était d'un quart seulement.

En raison de l'augmentation de la fréquence des livraisons et du transfert sur les camionnettes, le transport de marchandise a besoin de plus de place - aussi bien sur les routes que pour le transbordement. Mais dans les villes, l'espace prévu à cet effet fait défaut - qu'il soit public ou privé. L'espace public se voit ainsi de plus en plus souvent utilisé comme lieu de transbordement - de manière sauvage également. D'où l'augmentation des encombrements où trafic voyageurs et marchandises s'entravent mutuellement. En 2003, presque 30% des accidents impliquaient des camionnettes ou des camions, alors qu'en 1993, ce taux était encore de 25%.

Des solutions pour un problème refoulé

Par rapport au trafic voyageurs, l'aménagement des routes et du territoire néglige le trafic marchandises - par exemple en supprimant les zones réservées à la logistique et au transport. L'équipe de chercheurs dirigée par Martin Ruesch a de fait formulé certaines stratégies, examiné différentes mesures et élaboré un bouquet de mesures en collaboration avec les administrations responsables et des représentants de l'économie. Des plans d'action concrets sont également disponibles à présent pour les agglomérations de Zurich, de Lugano et de Coire.

Les chercheurs ont examiné plus de septante mesures et estiment que huit d'entre elles présentent un important potentiel pour résoudre le problème. Ils proposent par exemple de créer des zones de chargements et de déchargements à l'image de celles qui existent à Barcelone et à Munich. En fonction de la place disponible, certaines voies de circulation ou certaines aires de stationnement se voient utilisées pour les véhicules de livraison. Des systèmes statiques ou électroniques signalent les possibilités et les limitations d'utilisation. Des zones industrielles et artisanales supracommunales réservées aux installations avec une forte intensité de transport sont également susceptibles de contribuer à réduire le trafic marchandises.

Des effets positifs sont aussi attendus d'une signalisation des itinéraires poids lourds et d'une limitation des périodes de chargement et de déchargement. En revanche, l'instrument des zones environnementales ouvertes uniquement aux véhicules peu polluants, tel qu'il est appliqué dans les villes allemandes, est jugé moins positif que d'autres stratégies. Les scientifiques estiment que des mesures coordonnées sont plus prometteuses que des mesures prises isolément.

L'intégration organisationnelle de l'administration constitue une condition préalable importante pour la réussite de la planification du trafic marchandises. Or d'après les chercheurs, cette intégration n'est pas encore accomplie dans la plupart des villes et agglomérations de Suisse. Par ailleurs, les scientifiques estiment que le trafic marchandises devrait être plus largement pris en considération dans le cadre des programmes d'agglomération qui le négligent aujourd'hui encore.

Les textes et les images relatifs à ce compte rendu peuvent être téléchargés sur le site Internet du Fonds national suisse sur:
www.snf.ch > F > Médias > Image du mois

Contact:

Martin Ruesch
Rapp Trans AG
CH-8045 Zurich
Tél: +41 (0) 43 268 60 43.
E-mail: martin.ruesch@rapp.ch

Medieninhalte



Bildlegende: Der über Liefer- und Lastwagen abgewickelte Güterverkehr verstopft oft die Strassen der schweizerischen Städte und Agglomerationen. ©Priska Ketterer/SNF Abdruck mit Autorenangabe und nur zu redaktionellen Zwecken.

*Légende: Le transport de marchandises par camionnettes et camions encombre bien souvent les rues des villes et des agglomérations suisses. ©Priska Ketterer/FNS
Reproduction autorisée avec mention de l'auteur et uniquement dans un but rédactionnel.*

Der über Liefer- und Lastwagen abgewickelte Güterverkehr verstopft oft die Strassen der schweizerischen Städte und Agglomerationen.
© Priska Ketterer/SNF
Abdruck mit Autorenangabe und nur zu redaktionellen Zwecken.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100002863/100584731> abgerufen werden.