

**XXIIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
PARIS 2007**

**SUÈDE – RAPPORT NATIONAL**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS1**

**DÉFIS POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DU SYSTÈME DE TRANSPORT ROUTIER**

**ÉVOLUTION VERS L'EXPLOITATION  
DES RÉSEAUX ROUTIERS EN SUÈDE**

**E. BOËTHIUS  
Administration des Routes de Suède**

**30 octobre 2006**

## **EXTRAIT**

Les autorités routières nationales sont chargées d'assurer l'exploitation des réseaux routiers en veillant notamment aux aspects suivants : la sécurité, l'efficacité, la durabilité, la maintenance, la gestion de la circulation et les informations. Il s'agit d'une tâche complexe impliquant diverses perspectives.

Cette communication traite essentiellement de l'expérience d'intégration de l'exploitation des réseaux routiers dans le système de gouvernance régulier de la SRA (Administration nationale des routes de Suède). Des changements sont intervenus ces dernières années au niveau de l'environnement dans lequel évoluent les autorités routières nationales. La croissance du trafic se poursuit à un rythme qui ne peut pas être maîtrisé par des augmentations de la capacité passant par des constructions qui font empirer la congestion et rendent la durée des trajets à la fois imprévisibles et peu fiables. Augmenter l'efficacité du système de transport devient un enjeu clé alors qu'on a constaté qu'augmenter la capacité des infrastructures ne résout pas le problème. Il faut trouver d'autres méthodes et c'est là que les ITS (Systèmes de transport intelligents) vont jouer un rôle important.

Cette communication contient aussi quelques exemples de l'évolution vers l'exploitation des réseaux routiers par la SRA qui utilise des ITS comme outils.

## **1. INTRODUCTION**

La conception et l'exploitation du système de transport routier visent à garantir des transports efficaces et durables du point de vue socio-économique. En Suède, les particuliers et les entreprises dépendent de moyens de transport sûrs, efficaces et écologiques.

La mise en œuvre des ITS est l'une des nombreuses mesures qui contribuent à la réalisation des objectifs de la politique de transport. La Suède dispose actuellement de vastes connaissances dans le domaine de la technologie de l'information et des télécommunications, de la sécurité routière et de l'environnement, conjuguées à un savoir-faire approfondi dans le domaine de l'industrie automobile. Selon la SRA, l'amalgame de tout ce savoir-faire pourrait faire des ITS un complément rentable dans l'amélioration matérielle du système de transport routier. Dans le contexte de l'exploitation des réseaux, il est important de souligner la mise en place d'encouragements importants et de vecteurs stimulants afin de garantir que la volonté des diverses parties concernées de coopérer se traduira par un engagement commun visant à développer, mettre en œuvre et utiliser les ITS comme outils puissants.

Le parlement et le gouvernement suédois apportent leur soutien pour que soient mises en place de nouvelles solutions originales et efficaces (les ITS, par exemple) pour résoudre les problèmes de transport.

La SRA considère que, pour aboutir à une mise en œuvre réussie de nouveaux systèmes et services de transport, il faut initier et apporter un soutien aux essais de grande envergure sur le terrain impliquant les usagers dans l'ensemble du pays. Ces essais effectués dans un certain nombre de régions ont eu des résultats très positifs.

## **2. EXPÉRIENCE INTERNATIONALE DANS L'UTILISATION DES ITS**

Au niveau international, on attend beaucoup des ITS. Ces dernières années, les intervenants dans les services publics, ainsi que les industries de l'informatique, l'automobile et des transports ont fait des progrès considérables dans la recherche et le développement dans ce domaine. L'Europe a besoin d'un système de transport intégré basé sur une infrastructure rapide, fiable et sûre qui satisfait aux conditions requises par les entreprises et les particuliers. Il existe des écarts importants au niveau de la mise en œuvre des ITS en Europe, et des efforts sont faits en permanence dans l'Union européenne pour établir une stratégie garantissant sa mise en œuvre réussie.

Ces dernières années, l'Union européenne a souligné l'importance de la sécurité routière. Dans les quinze États membres de l'UE, on compte environ 45 000 morts et 1,7 million de blessés chaque année sur les routes. L'UE, tout comme la Suède, a choisi un but quantifiable et vise à réduire de moitié le taux de mortalité routière d'ici à 2010. La Commission a donc fait un effort concerté dans le domaine de la sécurité routière au sein de l'Union. Ceci s'est traduit par « l'initiative e-Safety » avec entre autres une feuille de route de la Commission favorisant la mise en place des ITS en tant que mesure capable de renforcer la sécurité routière.

Des expériences internationales ont montré que les avantages offerts par les ITS augmentent en parallèle avec le nombre d'utilisateurs, lorsque les services sont intégrés. L'interopérabilité, les normes et l'architecture des systèmes constituent des éléments importants soutenus par la coopération entre les agences publiques, le secteur privé et les utilisateurs. Plusieurs sources internationales au Japon, aux États-Unis et en Europe indiquent que les applications des ITS ont des potentialités importantes en ce qui concerne la diminution du nombre d'accidents, le raccourcissement de la durée des trajets dans les zones urbaines, l'aide aux voyageurs et aux entreprises, et la réduction de l'impact néfaste sur l'environnement.

## **3. ÉVOLUTION DU RÔLE DE LA SRA**

Ces dernières années, les agences routières nationales évoluent dans un environnement en pleine évolution. La croissance du trafic se poursuit à un rythme qui ne peut pas être maîtrisé par des augmentations de la capacité passant par des constructions qui font empirer les embouteillages et rendent la durée des trajets à la fois imprévisibles et peu fiables. Les coûts de construction augmentent et font l'objet de contrôles plus sévères au fur et à mesure que la situation financière actuelle impose des restrictions plus serrées sur les budgets. De plus, en raison de la sensibilisation aux questions environnementales et des attentes selon lesquelles les autorités routières nationales doivent régler les incidents et la planification spatiale extérieure, celles-ci doivent faire face à de nouvelles restrictions dans leurs travaux.

Pour commencer, les autorités routières ont souvent introduit des ITS pour résoudre des problèmes particuliers comme par exemple, des points noirs de la circulation ou d'embouteillage. Mais il est vite apparu que ces problèmes n'étaient pas simplement locaux, mais nécessitaient une approche en réseaux. Par ailleurs, les autorités routières sont de plus en plus affectées par d'autres autorités chargées de produire des équipements embarqués et sur le bord des routes ; c'est le cas de l'industrie automobile qui a développé les ITS et des systèmes de sécurité embarqués, etc. et qui pourrait vouloir prendre l'initiative dans les applications des ITS. Et enfin, de plus en plus de

services axés sur les usagers sont proposés par l'industrie privée, dont les objectifs pourraient être en conflit avec les responsabilités des autorités routières nationales.

Ces développements interviennent dans divers pays européens, ainsi que d'autres pays développés, à des rythmes différents selon les circonstances, la politique, l'organisation, le niveau de mise en œuvre et le savoir-faire du pays.

Dans de telles situations, les autorités routières nationales doivent s'adapter pour continuer à remplir leur rôle essentiel qui est de maintenir et d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité routière. Bien que le maintien de la qualité routière et la construction de nouvelles routes soient toujours importants, ils ne suffisent plus car les autorités routières doivent s'assurer qu'elles tirent le meilleur parti possible des infrastructures existantes. Ce qui fait que leur rôle se transforme et devient plus complexe car l'élément important est non seulement l'infrastructure, mais aussi l'usager de la route, et qu'il comprend la gestion et l'exploitation des réseaux. C'est ce processus qui a été appelé le « Tournant décisif » ou l'évolution vers l'exploitation des réseaux.

#### **4. PREMIER STADE VERS UNE EXPLOITATION DES RÉSEAUX EN SUÈDE**

Le premier stade vers une exploitation des réseaux en Suède a eu lieu lorsque la SRA s'est rendu compte qu'il fallait créer de bonnes conditions préalables pour les transports et les déplacements. Elles ont été formulées dans l'expression de la vision suivante :

« Pour que tous les déplacements soient agréables. En se concentrant sur les personnes, la SRA crée des opportunités pour un système de transport performant, sûr et écologique, tant pour les particuliers que pour les entreprises. »

En conjonction avec la politique de transport nationale, cette vision a mis en évidence le fait que différents groupes de la société avaient des besoins différents en termes de transport et de services. Pour relever ce défi, la SRA a créé en 2003 une organisation axée sur les clients et les processus.

D'une manière générale, on peut dire que les sociétés privées ont besoin d'informations pour planifier les transports, ainsi que d'informations en temps réel pendant le déplacement. Ces informations transmises par divers types de centres de gestion des transports permettent de gérer les chaînes logistiques assurant la livraison des marchandises. Pour le secteur privé, la qualité de la livraison (délai, coûts) est le facteur le plus important

Si une infrastructure est en place, physique et numérique, et que l'industrie des transports soit efficace, les professionnels des transports routiers ont essentiellement besoin de disposer de possibilités efficaces pour leurs transports.

Les particuliers souhaitent disposer de divers types d'informations sur la circulation, avant et pendant leur déplacement. Dans les zones rurales, ces informations s'appliquent à l'état et à la capacité porteuse des routes, tandis que dans les zones urbaines, ces informations portent essentiellement sur les embouteillages et les perturbations. Les travailleurs souhaitent que leurs déplacements se fassent en toute sécurité, avec un haut degré de fiabilité et le plus rapidement possible entre le point A et le point B.

Le plan stratégique de la SRA pour la période de 2005 à 2014 vise à répondre aux six enjeux prioritaires présentés aux autorités routières, à savoir :

- Bonne accessibilité et croissance économique satisfaisante grâce à un réseau routier en harmonie avec l'environnement
- Circulation routière sécurisée et sûre pour tous
- Moyens de transport économes en énergie avec des véhicules sûrs et consommant peu de carburant
- Zones urbaines vitales pour y vivre, y travailler et s'y détendre
- Industrie des transports saine et viable
- Administration routière ouverte et fiable

Les ITS ont été désignés comme l'outil clé qui permettra d'atteindre les objectifs requis pour relever ces nouveaux enjeux. Le plan stratégique est basé sur les demandes du gouvernement suédois, ainsi que sur les attentes des usagers du système de transport.

L'évolution vers l'exploitation des réseaux montre aussi qu'il est important que la SRA travaille avec divers intervenants du secteur public et du secteur privé. Il faudra que les accords de partenariat appropriés tiennent compte de ces buts, ambitions et motivations différents. Il se peut que les services ITS conviennent à des partenariats public-privé (les PPP) et à d'autres méthodes de financement, mais il est important d'étudier avec soin la manière et les projets où sera impliqué le secteur privé. Des solutions PPP ont été introduites par la SRA pour la mise en œuvre de l'ISA (Adaptation de vitesse intelligente), la base de données routières nationales, l'établissement de centres de gestion de la circulation et de services d'information, et pour le programme de recherche nationale IVSS (Systèmes de sécurité automobile intelligents).

## **5. LEÇONS À RETENIR DE L'EXPÉRIENCE SUÉDOISE**

Au niveau national, la SRA a établi des centres et des systèmes de gestion de la circulation routière en collaboration avec d'autres services d'administration publique et des intervenants privés. Ces divers services d'information routière s'adressent essentiellement au public. Il y a aussi dans les transports publics des applications ITS qui s'adressent aux usagers, aux conducteurs et aux responsables des services de transport. L'industrie des transports fait relativement largement appel aux applications ITS afin de permettre aux chauffeurs et aux planificateurs des transports de fluidiser la circulation des marchandises. Il y a aussi un nombre croissant de prestataires de services qui développent des services destinés aux particuliers et aux entreprises commerciales, notamment la planification des trajets, le suivi des marchandises et des calculs pour optimiser la consommation de carburant. Malgré des efforts visant à généraliser son utilisation, les ITS sont encore appliqués pour l'instant à une échelle modeste.

Les ITS offrent une valeur socio-économique considérable à long terme. Des études nationales et internationales ont montré que les ITS sont encore associés à des coûts trop élevés au niveau individuel par rapport au niveau d'avantages concrets. Les mêmes études montrent également que les ITS ont des effets bénéfiques importants pour la société par rapport aux mesures traditionnelles du secteur des transports.

Pour que les ITS deviennent un outil complémentaire bien accepté dans la gestion des routes, il faut tout d'abord que l'ensemble de la SRA adopte les objectifs établis selon quatre principes. Dans cette optique, plusieurs mesures ont été mises à l'épreuve, y

compris diverses solutions faisant appel aux ITS avant que ne soit prise la décision d'investir dans la construction.

Il faut remarquer qu'à ce jour, les travaux attribués à la SRA se sont multipliés, mais il n'y a pas eu d'augmentation du financement public. Il a donc fallu augmenter la productivité interne en parallèle à une augmentation des demandes en avantages pour les clients. Pour que les ITS constituent un complément attrayant et rentable aux mesures traditionnelles, il sera donc encore plus important dans les prochaines années de se concentrer sur le bien-fondé des programmes. La SRA doit minimiser la duplication des investissements, réduire le nombre de systèmes hétérogènes, diminuer les frais d'exploitation et garantir la création d'interfaces entre d'autres acteurs nationaux.

Basés sur la situation actuelle, sur les exigences des clients et sur les besoins des particuliers et des entreprises, des facteurs critiques pour la réussite ont été isolés comme étant les plus importants pour la SRA dans le domaine des ITS au cours des prochaines années, et notamment :

- Accroître les connaissances parmi les principaux acteurs
- Développer des données sur les avantages socio-économiques pour faciliter la prise de décision
- Établir des encouragements plus clairs pour favoriser l'utilisation généralisée et le développement des services
- Améliorer la qualité des infrastructures et des services numériques
- Accroître la rentabilité
- Stipuler le rôle et les responsabilités de la SRA

## 6. INTRODUCTION D'UNE STRATÉGIE NATIONALE CONCERNANT LES ITS

Le lancement de la stratégie ITS nationale en Suède a eu lieu en août 2005.

Le but de cette stratégie est de constituer une base pour favoriser une approche commune dans le secteur des ITS, ainsi que pour préciser les buts de la SRA dans le domaine des ITS. Les principaux secteurs à l'étude ont adopté une approche fédérée basée sur le programme SRA axé sur les clients, sur des plans stratégiques, et sur les leçons nationales et internationales tirées de l'introduction réussie des ITS. Cette stratégie se concentre sur cinq secteurs qui exigeront des efforts à l'avenir :

1. Sécurité routière accrue
2. Déplacements quotidiens des banlieusards plus efficaces
3. Soutien en vue de transports utilitaires plus performants
4. Données et informations routières accréditées par l'assurance de la qualité
5. Efficacité et fiabilité des travaux effectués sur les ITS

En résumé, pour que les ITS puissent apporter une meilleure contribution aux objectifs de la politique des transports et aux attentes des clients, il faut s'intéresser aux éléments suivants :

- Dans le domaine de la sécurité routière, il s'agit de respecter la conformité aux règlements sur la vitesse, de diminuer le nombre des conducteurs en état d'ivresse et les conducteurs ayant une capacité de conduite diminuée et d'accélérer les temps de réaction en cas d'accident.
- En ce qui concerne les trajets liés au travail, il faut mettre en place des programmes visant à améliorer la gestion de la circulation routière et à soutenir les transports publics et les conducteurs. Les mesures clés sont celles visant à raccourcir la durée des trajets, à fluidifier la circulation et à améliorer les informations sur la circulation, avant et pendant les trajets.
- Pour améliorer l'efficience de l'industrie des transports, il est nécessaire de définir le réseau de routes commerciales afin de créer les conditions préalables à la multimodalité des transports et d'améliorer les informations sur la circulation, avant et pendant les trajets.
- Grâce aux données routières et aux informations sur la circulation certifiées par l'assurance de la qualité, la SRA se concentre sur l'amélioration de son rôle en tant que fournisseur de données et d'informations au monde extérieur. Il est impératif d'améliorer les informations concernant les perturbations, les chantiers routiers, l'état des routes et la durée des déplacements, ainsi que la NVBD (Base de données concernant les routes nationales).
- Pour que la SRA soit efficace et fiable dans le domaine des ITS, il faut prendre des mesures qui stimuleront la rentabilité interne, ainsi que la collaboration internationale et nationale avec d'autres parties. La SRA doit aussi encourager le marché à développer des services et à se servir d'études pour démontrer les avantages socio-économiques éventuels.

## 7. EXEMPLES D'EXPLOITATION DES RÉSEAUX ROUTIERS EN PRATIQUE

### **Accorder plus d'importance au développement des services axés sur le client**

La SRA a pour ambition de contribuer à un usage élargi des services ITS qualitatifs qui favoriseront la concrétisation des buts de la politique de transport. Pour y arriver, il faut que de nombreux acteurs interviennent dans un marché d'approvisionnement équitable. La SRA a un rôle important à jouer en favorisant la collaboration entre les divers acteurs afin de stimuler et de mettre en place les conditions aboutissant à ces nouveaux services. Elle doit aussi procurer aux divers développeurs des services des données routières qualitatives essentielles et des informations sur le trafic.

La SRA a récemment organisé un nouveau département de développement dont la fonction est de recueillir en permanence des données provenant des clients sur la manière dont ils souhaitent utiliser le système de transport, et de chercher à développer de nouveaux services afin de répondre aux besoins en mobilité des particuliers. La SRA va créer, par exemple, de nouveaux services basés sur les ITS afin de gérer les informations sur la circulation en temps réel dans les zones métropolitaines et des services pour les banlieusards et les professionnels des transports de marchandises utilitaires.

Ceux qui doivent se rendre quotidiennement à leur travail en train, en autobus ou en voiture sont de plus en plus nombreux. Les distances entre leur domicile et leur lieu de travail ont tendance à s'allonger. Il est important de réduire la durée de ces déplacements et les perturbations qui les accompagnent pour faire de ces déplacements un trajet confortable et efficace. À ce jour, l'orientation adoptée par la SRA a été de collaborer avec d'autres parties afin de développer et d'établir des services de gestion de la circulation routière sur certains réseaux routiers dans les régions de Göteborg, de Malmö et de Stockholm afin de faciliter les déplacements quotidiens et d'améliorer l'accessibilité à ces régions. La SRA s'intéresse principalement au classement par ordre de priorité des services de gestion de la circulation routière capables de créer des déplacements quotidiens plus efficaces et plus faciles sur des itinéraires désignés tant dans les zones métropolitaines que dans d'autres grandes régions ouvrières du pays. Dans ces programmes, on a également cherché à faciliter l'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics. Pour voir la liste des services disponibles, visitez les sites Internet [www.lagetpavagarna.se](http://www.lagetpavagarna.se) et [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu).





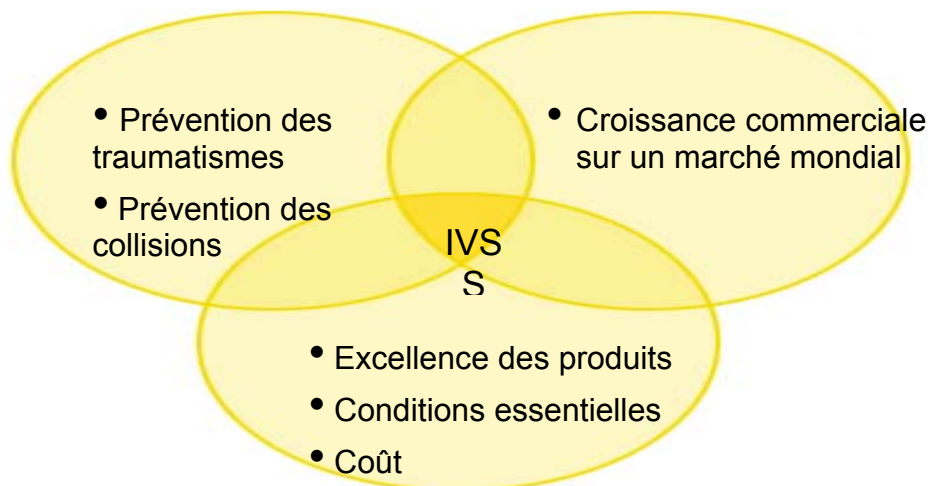
Les transports de marchandises par camions et de personnes par bus sur les réseaux routiers augmentent d'année en année. En même temps, le secteur des transports doit se battre pour lutter contre une faible rentabilité et une conformité insuffisante à la législation et aux règlements de la concurrence. Les professionnels des transports de marchandises ont donc exigé que soient prises des mesures pour rendre les transports plus performants et plus durables. Le but de la SRA est de proposer une gestion plus efficace de la circulation routière et de meilleures informations sur le trafic sur des réseaux routiers désignés pour les véhicules utilitaires.

### **Collaboration pour obtenir de meilleurs systèmes de sécurité embarqués**

Une conformité plus rigoureuse à la législation et aux règlements peut potentiellement diminuer de manière importante le nombre de décès et de traumatismes sur les routes. Selon des études effectuées par la SRA, de nouvelles technologies telles que les solutions ITS peuvent avoir une contribution positive si leur utilisation était plus généralisée qu'à l'heure actuelle. La SRA travaille en permanence pour classer le trafic commercial et les transports publics par ordre de priorité, car ces catégories sont censées présenter les meilleures conditions préalables pour accélérer la conformité à la législation et aux règlements par le biais d'une utilisation accrue des nouvelles technologies de support.

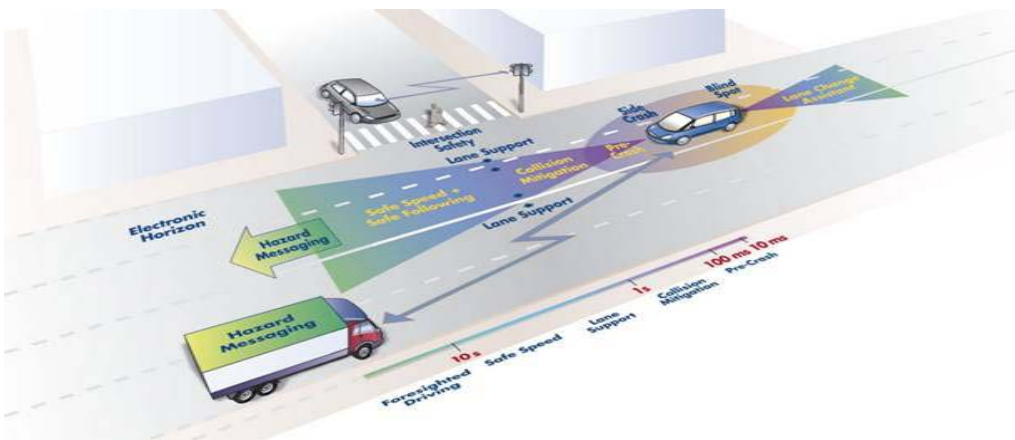
Pour accélérer le processus de développement et de mise en place des solutions de sécurité embarquées, le gouvernement suédois a approuvé un programme de recherche et de développement commun entre l'industrie automobile et les autorités de financement de R&D suédoises afin de développer et de démontrer ces types de systèmes. Lancé en 2004, ce programme IVSS commun a eu de bons résultats jusqu'ici. Il réunit les objectifs des divers intervenants pour créer une base saine au développement de services liés à la sécurité et réciproquement bénéfiques.

Parmi les autres initiatives politiques, notons le développement de Test Site Sweden, une zone d'essais et de démonstration sur le terrain pour les nouveaux services développés en commun qui utilisent des systèmes embarqués, ainsi que des systèmes qui communiquent avec une infrastructure intelligente.



## **Systemes coopératifs**

Dans le cadre du nouvel environnement dans lequel évoluent les autorités routières nationales, se dessine un développement orienté vers des systèmes coopératifs. La SRA attache une importance toute particulière aux systèmes ayant des rapports avec les infrastructures qui permettent la communication entre le véhicule et les systèmes sur le bord de la route. Le concept d'une infrastructure intelligente va évoluer en parallèle avec l'intégration des technologies et des systèmes embarqués qui peuvent agir en interface avec l'infrastructure existante sur le bord de la route. La SRA va étudier la possibilité d'utiliser des systèmes embarqués pour compléter ses propres systèmes et méthodes. Ces systèmes pourraient aussi aboutir à des économies importantes sur les investissements dans l'infrastructure routière (y compris les ITS) et la maintenance. À l'avenir, les systèmes coopératifs vont offrir la possibilité de développer de nouveaux services qui augmentent la valeur des services existants, la surveillance de la circulation, par exemple.



## **Collaboration systématique pour une meilleure qualité des transports**

De nombreuses entreprises, autorités et organisations sont en mesure de contribuer à des transports de marchandises plus durables. Les plans OLA (Données objectives, liste de solutions et plans d'action ciblés) constituent une méthode de travail où les concepteurs de systèmes travaillent en collaboration pour essayer de trouver des solutions à un problème commun. En se basant sur les faits et chiffres disponibles, ils discutent des solutions potentielles à un ou plusieurs problèmes. Ainsi, toutes les parties concernées ont la possibilité de présenter les mesures voulues qu'ils peuvent mettre en place, et donc de contribuer à une amélioration de la qualité des transports. Cette méthode de travail est utilisée à l'échelon national et régional/municipal.

Cette méthode a été utilisée avec succès dans la mise en œuvre de divers types de solutions ITS (telles que l'ISA – Adaptation de vitesse intelligente) et les interdictions de démarrage en cas d'ivresse. Parmi les résultats obtenus, notons le fait que les transporteurs professionnels vont installer ces systèmes sur les véhicules de leur flotte.

## **Utilisation de tarif pour orienter la circulation routière**

Les économistes spécialistes de la circulation affirment depuis de nombreuses années que l'usage des péages est une manière efficace d'obtenir une meilleure utilisation des ressources sur les réseaux routiers des grandes métropoles. Il y a peu d'exemples pratiques auxquels se référer, ceci étant dû partiellement à la faible acceptation politique de ce genre de mesure. Mais en 2003, l'introduction d'une taxe d'embouteillage dans le centre de Londres a modifié la situation.

Le 2 juin 2003, la municipalité de Stockholm a décidé d'introduire à titre expérimental des taxes anti-pollution dans le centre de Stockholm. Cette mesure a abouti le 16 juin 2004 à la ratification par le Parlement suédois de la loi sur le péage au centre de Stockholm.

La mise en place a rencontré de nombreuses difficultés, essentiellement des problèmes juridiques, ce qui a exigé le raccourcissement de la période d'essai par rapport à la période prévue. Cet essai de grande envergure a commencé le 22 août 2005 lorsque Stockholm Transport a agrandi ses services de transports publics. Le système de péage au centre-ville a été appliqué du 3 janvier 2006 à la fin du mois de juillet 2006. Cet essai en vraie grandeur a été riche en enseignements, et particulièrement en ce qui concerne le rôle joué par la SRA.

Des études portant sur divers aspects ont été menées en permanence pendant la période d'essai. On a constaté une réduction de 20 à 25% de la circulation au centre-ville et la fiabilité opérationnelle du système s'est avérée très forte avec des temps d'immobilisation négligeables.

Un référendum sur la pérennisation du péage routier au centre-ville a été effectué en conjonction avec les élections législatives en Suède qui ont eu lieu le 17 septembre 2006. Dans sa déclaration du 6 octobre 2006, le parlement suédois a indiqué que : « Le gouvernement allait favoriser de nouveaux modèles de financement des infrastructures et un commissaire serait nommé pour la région de Stockholm ».

En ce qui concerne l'évolution vers un réseau robuste de transport de marchandises, l'idée centrale est de désigner des itinéraires pour les poids lourds afin d'éviter autant que possible que les transports longue distance ne passent par les centres des villes et dans les agglomérations.

L'objectif poursuivi à long terme est d'obtenir des taxes plus équitables sur le transport des marchandises, ainsi que d'orienter ces transports vers un réseau de routes nationales désignées. Un système de taxes différenciées selon le kilométrage des poids lourds constitue une mesure importante et efficace pour atteindre cet objectif.