



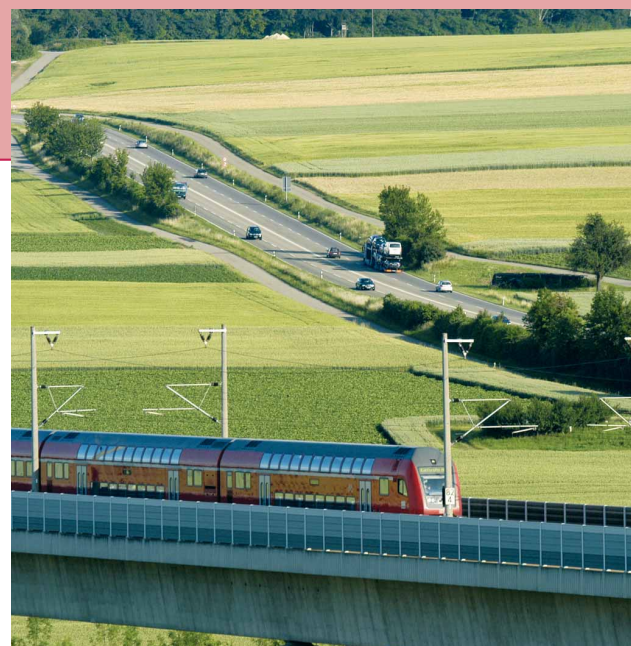
Jean-Bernard KOVARIK

TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Jean-Bernard KOVARIK

Président du Cos

Valérie MAUPIN



BERND LEITNER - FOTOLIA

Au-delà de la poursuite des actions antérieures et de leur suivi toujours très attentif, le Cos Transport et logistique aura à cœur en 2011 de contribuer à l'amélioration de l'efficacité économique et de la compétitivité des acteurs de ces filières durement touchées par la crise économique. Selon les chiffres provisoires du ministère de l'Écologie, les transports intérieurs de marchandises sont en baisse de - 15,1% en 2009 (hors transport par route de marchandises sous pavillon étranger, non disponible à cette date), après une baisse déjà prononcée en 2008 (- 4,9 %). En ce qui concerne le transport intérieur de voyageurs, il y a eu en 2009 une baisse historique des transports en commun (-0,4 %),

avec une reprise de la circulation des voitures particulières (+ 1 %), d'où il résulte une augmentation modérée des voyageurs/km (+ 0,8 %) après une année 2008 atone (- 0,1 %).

La part des transports dans le PIB est de 4,3 % (2008). La logistique et le transport de fret assurent des fonctions de support des activités industrielles et de la consommation. Ils représentent environ 1,65 million d'emplois (2006). L'investissement dans la logistique se monte à 2,5 milliards d'euros en 2008 (selon Afilog). Les transports intérieurs terrestres de marchandises (hors oléoducs) représentent 383,5 milliards de t/km (2008), dont près de 90 % sont effectués par la route. Les transports de voyageurs représentent 720,2 milliards de voy/km (2008), dont 82 % en voiture particulière.

Le ministère de l'Écologie a considéré que la logistique et la gestion des flux devaient faire partie des 18 filières stratégiques de l'économie verte. Elles devront répondre plus particulièrement à 5 enjeux de la chaîne de valeur :

- dynamiser l'offre des opérateurs de plateformes multimodales (ports maritimes, fluviaux, transport combiné, milieu urbain...) pour améliorer la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement ;
- développer l'offre française sur le marché européen de l'acquisition et du traitement de l'information logistique ;

Les transports intérieurs terrestres de marchandises représentent 383,5 milliards de t/km, dont près de 90 % sont effectués par la route.



Selon le ministère de l'Écologie, pour améliorer la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement, l'offre des opérateurs de plateformes multimodales doit être dynamisée.

– contribuer à la structuration d'une filière logistique urbaine propre ;
 – identifier et soutenir le mûrissement de technologies de rupture ;
 – apporter un support efficace aux 17 autres filières de l'économie verte.
 Dans cette perspective, le Cos pose plusieurs orientations :

Développer les outils normatifs favorisant la maîtrise de l'énergie et la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports

Le Cos doit suivre avec attention l'élaboration de la norme européenne sur la méthode de calcul, la déclaration et la communication sur les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées aux prestations de service de transport (Cen/TC 320/WG 10 et CN Cegest). Il va s'assurer que la liaison avec l'Observatoire énergie environnement des transports (OEET) est bien assurée en vue du déploiement de la certification des écomparateurs et des écocalculateurs. Il se mobilise

sur la scène internationale sur l'efficacité énergétique des transports en contribuant aux recommandations sur les futurs programmes de normalisation internationale, par exemple via le groupe stratégique du TMB de l'Iso sur l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables (SAG E).

Le Cos doit participer à la coordination des positions françaises pour les véhicules décarbonés et répondre aux missions que le Comité de coordination et de pilotage de la normalisation (CCPN) lui confie, étant rappelé que le CCPN devra se prononcer sur les modalités pratiques de coordination stratégique pour le véhicule décarboné.

Au sein des programmes de normalisation, le Cos porte une attention particulière aux thématiques qui intègrent une composante environnementale touchant aux services et systèmes de transport : performance des produits (carburants, pneus), outils de rationalisation de l'exploitation (ingénierie du trafic), recyclage (pneus, navires)...

NORMES ET DOCUMENTS NORMATIFS IMPORTANTS PUBLIÉS EN 2010

Iso 24113	Systèmes spatiaux – exigences de réduction de la prolifération des débris orbitaux
EN 2755	Série aérospatiale – rotules en acier résistant à la corrosion à garniture autolubrifiante – série à charge élevée à température ambiante – spécification technique
EN 9101	Système de management de la qualité – exigences d'audit pour les organismes de l'aéronautique, l'espace et la défense
RG Aéro 000 120	Management de programme – recommandation générale pour l'acquisition et la fourniture de systèmes ouverts
NF EN Iso 17264	Systèmes de transport intelligent – identification automatique des véhicules et de leurs équipements – interfaces
NF EN Iso 24978	Systèmes de transport intelligent – messages de sûreté et d'urgence pour les STI utilisant tous les moyens de transmission sans fil disponibles – procédures d'enregistrement des données
NF EN Iso 12402-2/A1	Navigabilité de plaisance – équipements individuels de flottabilité – partie 2 : gilets de sauvetage, niveau de performance 275 – exigences de sécurité – amendement 1
NF EN Iso 12402-3/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 3 : gilets de sauvetage, niveau de performance 150 – exigences de sécurité – amendement 1
NF EN Iso 12402-4/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 4 : gilets de sauvetage, niveau de performance 100 – exigences de sécurité – amendement 1
NF EN Iso 12402-5/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 5 : aides à la flottabilité (niveau 50) – exigences de sécurité – amendement 1
NF EN Iso 12402-6/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 6 : gilets de sauvetage et aides à la flottabilité pour usages spéciaux – exigences de sécurité et méthodes d'essais complémentaires – amendement 1
NF EN Iso 12215-7	Petits navires – construction de coques et échantillons – partie 7 : détermination de l'échantillonnage pour les multicoques
NF EN Iso 12215-9	Petits navires – construction de coques et échantillons – partie 9 : bateaux à voiles – appendices et points d'attache du gréement
NF EN Iso 6185-4	Bateaux pneumatiques – partie 4 : bateaux d'une longueur hors tout entre 8 m et 24 m et équipés d'un moteur d'une puissance maximale égale ou supérieure à 75 kW
NF EN Iso 10133	Petits navires – systèmes électriques – installations à très basse tension à courant continu
XP Cen/TS 14243	Matériaux produits à partir de pneumatiques en fin de vie (PUNR) – spécifications de catégories basées sur leur(s) dimension(s) et impuretés et méthodes pour déterminer leur(s) dimensions et impuretés
XP T 47-758	Pneus usagés non réutilisables (PUNR) – détermination séparée des taux de fibres textiles libres et liées dans les granulats issus de PUNR à l'issue de procédés de granulation – méthode basée sur une séparation manuelle après tamisage mécanique des produits
T 47-760	Pneus usagés non réutilisables (PUNR) – caractérisation de produits issus du broyage primaire – guide pour une campagne d'essais
NF F 19-201	Matériel roulant ferroviaire – produits de peinture, marques et inscriptions – prescriptions générales et méthodes d'essais
NF EN 12663	Prescriptions de dimensionnement des structures de véhicules ferroviaires
NF EN 15313	Applications ferroviaires – exploitation des essieux en service – maintenance des essieux en exploitation ou déposés
NF EN 15806	Applications ferroviaires – freinage – essai statique de freinage

NORMES ET DOCUMENTS NORMATIFS IMPORTANTS À PARAÎTRE EN 2011

EN 9104-003	Série aérospatiale – systèmes de management de la qualité – partie 003 : exigences applicables au système de management de la qualité dans le domaine aérospatial (SMQA) formation et qualification des auditeurs
EN 3197	Série aérospatiale – conception et installation des organes de raccordements électriques et à fibres optiques sur avions
EN 4644-001	Série aérospatiale – connecteur, électrique et optique, rectangulaire, modulaire, à inserts rectangulaires, température de fonctionnement 175 °C continu – partie 001 : spécification technique
EN 4800	Série aérospatiale – titane et alliages de titane
EN 15722	Système de transport intelligent – eSafety – ECall ensemble minimum de données (MSD)
EN 16062	Système de transport intelligent – eCall – H LAP
EN Iso 24014-1	Transport public – système de gestion tarifaire interopérable – partie 1 : architecture
NF Iso 12133	Petits navires – systèmes de détection de monoxyde de carbone
NF EN Iso 13297	Petits navires – systèmes électriques – installations de distribution de courant alternatif
NF EN Iso 9094	Petits navires – protection contre l'incendie
NF EN Iso 11591	Petits navires à moteur – champ de visibilité depuis le poste de pilotage
NF EN Iso 12402-7/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 7 : matériaux et composants – exigences de sécurité et méthodes d'essai
NF EN Iso 12402-8/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 8 : accessoires – exigences de sécurité et méthodes d'essai
NF EN Iso 12402-9/A1	Équipements individuels de flottabilité – partie 9 : méthodes d'essai
BP X 50-XXX	Qualité de services dans les transports : accessibilité des personnes à mobilité réduite
NF EN 15700	Remontées mécaniques – sécurité des tapis roulants, à vocation touristique ou sportive, transportant des personnes principalement pour les activités de sports d'hiver
NF F 01-281 (révision)	Matériel roulant ferroviaire – pièces en matériaux composites à matrice thermodurcissable
NF EN 13481	Applications ferroviaires – voie – prescriptions de performance pour les systèmes de fixation
NF EN 15807	Applications ferroviaires – demi-accouplements
NF EN 15877-1	Applications ferroviaires – marquage des véhicules – partie 1 : wagons
EN 13082/PRA1	Citernes de transport de matières dangereuses – équipement de service pour citernes – event de transfert des vapeurs récupérées
NF EN 13044-1	Unités de chargement intermodales – marquage – partie 1 : identification de propriétaire
NF EN 13044-2	Unités de chargement intermodales – marquage – partie 2 : marquage des caisses mobiles pour les opérations ferroviaires
NF EN 13044-3	Unités de chargement intermodales – marquage – partie 3 : marquage des semi-remorques pour les opérations ferroviaires
NF Iso 16232-1	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 1 : vocabulaire
NF Iso 16232-2	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 2 : méthode d'extraction des polluants par agitation
NF Iso 16232-3	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 3 : méthode d'extraction par rinçage
NF Iso 16232-4	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 4 : méthode d'extraction par ultrasons
NF Iso 16232-5	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 5 : méthode d'extraction des contaminants sur banc d'essai fonctionnel
NF Iso 16232-6	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 6 : analyse gravimétrique
NF Iso 16232-7	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 7 : détermination et comptage des particules par analyse microscopique
NF Iso 16232-8	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 8 : détermination de la nature des particules par analyse microscopique
NF Iso 16232-9	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 9 : comptage des particules dans les échantillons de liquides par compteur automatique à absorption de lumière
NF Iso 16232-10	Véhicules routiers – circuits de fluide – propreté des composants – partie 10 : expression des résultats



MINICELTS - FOTOLIA

Les unités intermodales de nouvelle génération deviendront multimodales, optimisées, multiprises pour la manutention et communicantes.

● ● ● Mettre en œuvre les conclusions du groupe ad hoc sur l'intermodalité et la multimodalité dans les chaînes logistiques

Le groupe ad hoc a été créé en 2009 par le Cos en collaboration avec le pôle de compétitivité Nov@log et la Commission générale sur le transport multimodal (CGTM). Il est animé par un membre de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) ; son objectif était d'identifier les leviers normatifs favorisant le rééquilibrage modal des chaînes logistiques. Deux sujets opérationnels essentiels ont été identifiés :
– le partage de l'information logistique à ces nœuds de transport que sont les plateformes de transfert modal et en particulier les ports maritimes. La fonction à améliorer par la norme est celle de la gestion des rendez-vous entre les camions et la plateforme ;
– la standardisation des caractéristiques dimensionnelles des unités intermodales de nouvelle génération. Celles-ci devront être multimodales (route, fer, fleuve, *short sea*), optimisées pour la manutention (haut et bas), communicantes (cf. partage de l'information logistique), éventuellement pliables (pour réduire le coût des retours à vide résiduels).

Pour cela, le Cos suit aussi les développements liés à la mise en œuvre de systèmes favorisant l'interopérabilité intramodale des réseaux trans-européens (en particulier celle des systèmes ferroviaires nationaux, cf. directives européennes 96/49/CE concernant le transport des marchandises dangereuses par le chemin de fer, 2008/57/CE ainsi que la STI TAF [Spécification technique d'interopérabilité télématique application fret] découlant du règlement 2006/62/CE).



➔ Le Cos doit participer à la coordination des positions françaises sur les véhicules décarbonés.

Stimuler les actions normatives favorisant la fluidité des échanges (TIC et information logistique)

Le Cos va travailler avec l'Agence française de l'information multimodale et de la billetterie (AFIMB), en cours de création, pour la mise en œuvre : – de systèmes de transports intelligents (STI) harmonisés en Europe, en particulier la proposition de directive européenne COD 2008/0263 du 16/12/2008 pour le déploiement des STI et le projet de STI TAP (Spécification technique d'interopérabilité télématique application passagers). L'harmonisation des services préconisée par cette proposition concerne notamment l'échange d'informations et la communication entre véhicules et infrastructure routière ainsi que la continuité des services de gestion et de circulation du fret dans les couloirs de transport européens ; – de plateformes de coopéra-

tion intervenant notamment dans deux cadres : le projet Mobilité multimodale intelligente (2MI) de l'Académie des technologies et le projet Convector de Nov@log. Ces projets visent, chacun dans leur domaine (voyageurs, marchandises), à favoriser le développement (connaissances, conception de logiciels et de bases de données...) et le déploiement de solutions de mobilité multimodale durable (validation de concepts, formation, labellisation...).

Introduire une réflexion stratégique sur les transports dans la ville durable

En réponse aux préoccupations croissantes sur les conditions dans lesquelles s'effectue le « dernier kilomètre logistique », le Cos va encourager les futurs travaux relatifs au véhicule urbain de marchandises propre et silencieux. Il pourra éventuellement consti-

Il s'implique dans la normalisation...

PHILIPPE DUPUY



DR **Chef de projet infrastructure de recharge du véhicule électrique chez Renault**

- ▶ **Comment s'est caractérisé votre investissement dans les travaux de normalisation en 2010 ?**
 - ▶ En tant qu'expert dans le domaine du véhicule électrique, j'ai participé à de nombreux groupes de travail et de réflexions stratégiques initiés en France et en Europe. J'ai contribué plus précisément à l'instruction des questions techniques ayant abouti à la rédaction du Livre vert pour le déploiement des infrastructures de charge en France. Je suis également vice-président du *focus group* Cen/Cenelec mandaté par la Commission européenne pour se pencher sur les questions d'infrastructure de recharge interopérable et prédisposée aux futurs réseaux électriques intelligents *smart grid*. Je pilote un de ces six groupes de travail dédiés aux différents modes de charge et type d'alimentation (monophasée, triphasée, continue...).
- ▶ **Quelle est la stratégie de votre organisation pour les années qui viennent en matière de normalisation et de certification ?**
 - ▶ Il est clair que l'investissement de l'entreprise dans les différents domaines de normalisation ou de certification est en lien direct avec l'enjeu du domaine traité. Nous avons particulièrement été actifs ces dernières années dans les instances travaillant sur la voiture électrique et la recharge de sa batterie. Nous poursuivons cet investissement dans les prochaines années. De même, les orientations prises dans les instances sont suivies de très près et prises en compte rapidement dans l'élaboration de nos politiques techniques.
- ▶ **En quoi les mécanismes collectifs de normalisation peuvent-ils aider à répondre aux défis qui se posent à votre organisation ?**
 - ▶ La participation aux instances de normalisation est un très bon moyen pour se mettre à niveau quant à l'actualité d'un domaine. Le mécanisme normatif est clairement considéré chez Renault comme un outil au service de la mise en œuvre concrète de la politique technique, à condition qu'elle soit partagée. C'est aussi un « filtre idée », où la capacité de convaincre est primordiale. Le mécanisme peut aussi s'enrayer quand les discussions s'éloignent un peu trop de la technique, au profit du lobbying par exemple.
- ▶ **Comment appliquez-vous les normes qui concernent votre activité ?**
 - ▶ Les normes constituent l'état de l'art. Elles sont incontournables, en particulier pour leurs exigences sécuritaires ou d'impact sur l'environnement. Dès lors qu'une norme est identifiée comme étant de référence ou applicable, elle est suivie à la lettre.
- ▶ **Quel est le retour sur investissement(s), matériel et surtout immatériel, de votre mobilisation ?**
 - ▶ La mobilisation est à la hauteur de l'enjeu technique ou stratégique. Un constructeur automobile se doit d'anticiper sur les normes et les réglementations, car les politiques techniques se forgent aussi en se heurtant aux contraintes de cet environnement. Le retour sur investissement est variable en fonction des situations, mais globalement payant en terme de réactivité et en capacité d'anticipation.
- ▶ **Voyez-vous poindre dans votre activité de nouveaux défis en terme de normalisation auxquels vous n'étiez jusqu'alors pas confronté ?**
 - ▶ La pertinence mondiale. Des consensus obtenus dans le cadre de la normalisation internationale semblent incontournables pour produire un résultat. En effet, la prise en compte des différentes sensibilités géographiques peut conduire à des normes fourre-tout, où chacun s'y retrouve, mais qui ne permettent pas d'être directement opérationnel tant la diversité des solutions possibles existe lors de la mise en œuvre. L'interprétation équivoque. Le niveau de précision (ou plutôt d'imprécision) dans la rédaction de la norme influe directement sur la difficulté d'une interprétation commune et partagée par tous les acteurs cocontributeurs à l'élaboration d'un système par exemple. La maîtrise de la langue anglaise par les acteurs demeure encore un problème et une source de déséquilibre entre les représentants. Pour relever ces défis, une idée très certainement utopique : faire plancher des experts indépendants, ainsi centrés sur la question de la production de norme favorisant le bon développement de l'activité et répondant à un problème technique de standard à créer, et non pas focalisés sur les conséquences du résultat de la normalisation sur leur propre business.





STUDIO PER - FOTOLIA



L'accessibilité des services de transport aux personnes à mobilité réduite fait l'objet de travaux nationaux.



tuer, avec des représentants de collectivités territoriales, un groupe ad hoc sur des questions « systémiques » : gestion intégrée des aires de livraison, systèmes de pilotage du trafic routier à l'échelle de l'aire urbaine...

Actualiser la stratégie dans les transports maritimes

Le Cos a conclu en 2010 qu'il y avait lieu de privilégier les travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les normes Iso 30000 à 30004 (et plus particulièrement la norme Iso 30002, qui traite de la sélection des installations de recyclage) sont toutefois en conflit avec les textes discutés à l'OMI, bien que des représentants à l'OMI soient actifs dans les travaux Iso. Aussi dans l'immédiat, la France demeure membre O (observateur) de l'Iso/TC 8, et le Cos procédera à une veille attentive dans ce secteur.

Le Cos sera à l'écoute cette année des conclusions des comités opérationnels du Grenelle de la mer, dont certaines ne sont pas encore rendues.

Développer les outils normatifs intégrant les exigences des usagers/clients des transports en matière de qualité de service et favorisant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Suite à l'étude de faisabilité mandatée par la Commission européenne et réalisée par

la France en 2007-2008, les actions relatives à la qualité de service et à l'accessibilité se poursuivent cette année. Le Cos suit les travaux nationaux lancés en 2009 en matière de bonnes pratiques pour l'accessibilité des services de transport aux personnes à mobilité réduite.

Développer les outils normatifs renforçant la sécurité et la sûreté des personnes et des biens dans les transports

Le Cos suit l'avancée des travaux du comité de projet du Cen/PC 379 sur le management opérationnel de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour définir le programme de normalisation européen, auquel participent des experts français.

C'est dans le cadre rénové du système français de normalisation et soucieux de la bonne efficacité de ses différentes instances que le Cos s'attache à promouvoir ces grandes lignes d'actions qui répondent aux engagements de la stratégie française de normalisation. Elles s'inscrivent en cohérence avec les mesures gouvernementales consécutives au Grenelle de l'environnement, dont les objectifs prioritaires sont la lutte contre le changement climatique et la sobriété énergétique, ainsi qu'avec les préconisations des autorités européennes dans le cadre de la révision du Livre blanc sur les transports et du plan d'actions sur la mobilité urbaine. ■