



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2008/8
4 août 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquantième session

Genève, 6-7 octobre 2008

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

**SURVEILLANCE DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT
UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL**

Incidence des «mégacamions» sur les routes européennes et sur le transport intermodal

Note du secrétariat*

I. MANDAT

1. Le présent document est soumis en conformité avec le mandat du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) tel que défini au paragraphe c) de l'annexe du document ECE/TRANS/WP.24/117, dont l'objectif est de surveiller les poids et dimensions des unités de chargement utilisé en transport intermodal conformément à la résolution n° 241 adoptée par le Comité des transports intérieurs le 5 février 1993. Le présent document est également publié conformément au programme de travail 2006-2010 du Comité des transports intérieurs, adopté en 2008 à la soixante-dixième session de ce Comité (ECE/TRANS/166/Add.1, sect. 02.9 d)).

II. RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUÉS ET OPINIONS EXPRIMÉES

2. Au cours des deux années écoulées, le Groupe de travail a examiné l'incidence des «mégacamions» mesurant au maximum 25,5 mètres de long et ayant un poids total en charge inférieur ou égal à 60 tonnes sur le réseau routier européen et sur le transport intermodal.

* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle.

3. En octobre 2006, le Groupe de travail a examiné les résultats d'une étude menée par l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) concernant l'impact économique des camions du type «Gigaliner» sur le transport combiné en Europe. Des calculs théoriques de l'UIRR ont montré que l'accroissement de la charge utile d'au moins 50 % obtenu avec ces camions pourrait permettre de réduire de 20 à 25 % le coût du transport routier, ce qui pourrait entraîner un report allant jusqu'à 55 % des volumes de transport combiné en faveur de la route. Il s'ensuivrait une hausse estimée à 24 % du transport routier au lieu d'une réduction du trafic routier de marchandises.

4. L'UIRR a estimé qu'une telle évolution porterait un coup sévère aux politiques régionales et nationales de transport visant à favoriser le transfert modal et la mobilité durable. Tout en étant conscient que l'amplitude exacte de ce report modal vers le transport routier était sujet à controverse, le Groupe de travail a estimé que la tendance elle-même était incontestable et noté qu'elle avait été confirmée par une autre étude effectuée par une société d'études allemande, la Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV). Des camions de ce type, ayant une longueur maximale de 25,5 mètres et un poids allant jusqu'à 60 tonnes étaient actuellement autorisés à circuler à titre expérimental sur des sections particulières d'autoroute en Allemagne et aux Pays-Bas seulement. L'utilisation de ces véhicules soulevait aussi des questions en matière de sécurité de la circulation routière et quant à la possibilité d'aménager les infrastructures routières et terminales, lesquelles n'avaient pas encore fait l'objet d'un examen approfondi (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 8 et Corr.1).

5. En mars 2007, le Groupe de travail a été informé que l'Allemagne et les Pays-Bas poursuivaient, sur des sections particulières du réseau autoroutier de leur pays, l'exploitation pilote ou expérimentale des camions ayant une longueur maximale de 25,5 mètres et un poids maximal de 60 tonnes. Les résultats préliminaires concernant des distances relativement courtes aux Pays-Bas semblaient encourageants (réduction de 2 à 5 % du nombre de poids lourds sur les routes et un très faible report du trafic de marchandises du transport intermodal au mode routier). Il a donc été décidé d'étendre cette expérimentation à 300 camions à compter du mois de novembre 2007. Les premières études réalisées sur des distances plus longues en Allemagne, évoquées également dans l'étude susmentionnée de l'UIRR, semblaient indiquer, cependant, que les incidences négatives de ces «mégacamions» sur le transport intermodal pourraient être plus lourdes et entraîner une baisse de l'ordre de 7 à 14 % du transport intermodal et une augmentation correspondante de la part du transport routier. Il reste à étudier la question de savoir si ce report de trafic vers le mode routier serait alors compensé par la réduction du nombre de camions circulant sur les réseaux routiers du fait de l'utilisation d'unités de chargement plus longues et plus lourdes. On a également estimé que le recours général à ces «mégacamions» soulevait aussi des questions en matière de sécurité de la circulation routière et quant à la possibilité d'aménager les infrastructures routières et les terminaux nécessaires, en particulier dans les régions alpines et densément peuplées (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38).

6. À sa session d'octobre 2007, le Groupe de travail a eu des discussions approfondies avec les représentants du secteur. Il a été informé des essais intensifs menés aux Pays-Bas à partir de 1999 concernant quatre ensembles camion-remorque d'une longueur de 25,25 mètres et d'un poids total en charge pouvant atteindre 60 tonnes. Les essais relatifs à ces unités dites «EMS» (Système modulaire européen) se sont poursuivis jusqu'en 2006 avec 162 camions. À la fin de l'année 2007, ces essais seront étendus à un nombre illimité de tels camions, pourvu que leur poids total en charge maximal ne soit pas supérieur à 50 tonnes. Il ressort de ces essais que, dans

le contexte néerlandais où 80 % de toutes les opérations de transport de marchandises se font sur une distance de moins de 100 kilomètres, l'exploitation de tels camions n'a qu'une incidence très limitée sur la répartition modale et le transport intermodal mais permet d'améliorer l'efficacité des marchés de transport routier classiques pour les marchandises légères sur de courtes distances. Le poids total en charge actuellement autorisé aux Pays-Bas pour de tels camions est de 50 tonnes, ce qui ne permet généralement pas le transport d'ensembles associant trois conteneurs de 20 pieds ou un conteneur de 20 pieds et un conteneur de 40 pieds, puisqu'il en résulterait un poids total en charge respectivement égal à 71 ou 56 tonnes.

7. Le Groupe de travail a également noté que les trois études et essais principaux menés sur les «mégacamions» dans certains Länder allemands ont conduit à la création d'un groupe de travail chargé d'étudier l'impact de ces camions sur l'infrastructure du transport routier, la sécurité du trafic routier et la répartition modale. Les premiers résultats semblent indiquer que l'utilisation de ces camions pouvait non seulement entraîner d'éventuels problèmes de capacité et de sécurité concernant les ponts et les tunnels routiers existants, mais risquait aussi d'accroître la gravité des accidents de la route. De plus, étant donné que l'accroissement de la capacité d'acheminement de ces camions entraînerait sans doute une diminution des coûts de transport, on pouvait s'attendre à une augmentation du trafic routier de marchandises de l'ordre de 30 % d'ici à 2015 au détriment du transport intermodal national, en particulier sur le réseau autoroutier allemand. Le 10 octobre 2007, la Conférence des ministres des transports des Länder allemands a décidé de ne pas préconiser l'introduction générale de «mégacamions» (concept modulaire) en Allemagne. La valeur actuelle du poids maximal autorisé pour un camion ne devrait pas être modifiée, pour des raisons liées à la sécurité et à la capacité des ponts. Tous les essais actuellement menés en Allemagne sur les «mégacamions» devraient être achevés comme prévu mais de nouveaux essais ne devraient pas être autorisés.

8. À la même session, l'Autriche et la Suisse ont exprimé leur préoccupation à ce sujet en indiquant que le fait d'autoriser ces «mégacamions» ne serait pas conforme à leurs politiques de transport, qui doivent prendre en compte leurs situations géographiques respectives.

9. Les représentants du secteur ont exprimé des opinions différentes. L'UIRR a une nouvelle fois exprimé ses inquiétudes concernant l'utilisation générale de «mégacamions» sur le réseau routier européen en raison du risque, prévu par des calculs théoriques, d'une diminution de 55 % du transport intermodal et d'un accroissement de 24 % du trafic routier de marchandises (voir plus haut). Cet avis était partagé par le Groupement européen du transport combiné (GETC), qui a également souligné que les fortes densités de population et de trafic dans les pays d'Europe occidentale n'étaient pas comparables à celles des pays nordiques, qui autorisent la circulation des «mégacamions» depuis 1998 déjà.

10. Le Conseil de chargeurs maritimes d'Europe est généralement favorable à l'utilisation de «mégacamions» sur la base du concept dit modulaire, étant donné que ce transport de marchandises innovant permettrait de réduire les coûts de transport, de consommer moins de carburant et de réduire les déplacements des véhicules routiers. Les expériences menées en Suède et les essais aux Pays-Bas n'ont pas mis en évidence un transfert modal important du transport par voie de chemin de fer et par voie navigable vers le transport routier. Cet avis était partagé par l'IRU, qui a notamment souligné les possibilités de réduction du nombre de conducteurs induites par le fait que deux «mégacamions» ont la même capacité que trois camions classiques.

11. La Fédération routière internationale (FRI) a estimé que les gains d'efficacité permis par l'application d'un tel concept modulaire devaient être évalués au regard des investissements additionnels requis pour les aires de stationnement, les virages, les carrefours giratoires, les ponts et les glissières de sécurité. Il faudrait procéder à de nouvelles études et à d'autres essais sur route. Le Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT) était d'avis que le concept modulaire fournirait une nouvelle solution de transport ayant certainement des mérites, pourvu que soient respectées les conditions de son utilisation générale et sûre dans le transport interurbain (formation spécifique des conducteurs par exemple).

12. Enfin, le Groupe de travail a été informé que la Commission européenne avait lancé une étude en vue d'examiner les possibilités et les conséquences d'une possible modification du poids et de la dimension des véhicules conformément à la Directive 96/53/CE. Cette étude devrait être réalisée par un consortium d'entreprises belges, françaises, allemandes et néerlandaises et devrait porter sur les conséquences économiques et environnementales, les répercussions sur l'infrastructure, la sécurité et l'incidence sur d'autres modes de transport. Cette étude devrait être achevée en juin 2008 (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 38 à 46).

13. À sa session de mars 2008, le Groupe de travail a été informé de l'application du concept dit «modulaire» en Suède. Ce concept, tel que défini dans la Directive européenne 96/53/CE, n'est pour l'instant autorisé qu'en Finlande et en Suède. Il permet des combinaisons de camions d'une longueur maximale de 25,25 mètres utilisant les types de véhicules actuels et les unités de chargement fabriquées et autorisées sur le territoire de l'Union européenne, par exemple un camion équipé d'une unité de chargement de 7,82 mètres de long tirant une semi-remorque de 13,6 mètres ou un tracteur et une semi-remorque de 13,6 mètres de long tirant une remorque de 7,82 mètres de long. Ce concept peut être appliqué sur la quasi-totalité du réseau routier suédois, dont 94 % sont ouverts aux véhicules routiers pesant jusqu'à 60 tonnes. La part de marché des véhicules routiers de ce type pour le transport à longue distance est de l'ordre de 90 %.

14. Depuis son introduction, en 1998, le concept modulaire n'a rencontré aucun problème technique ou économique ni n'a suscité de préoccupations en matière de sécurité en Suède, sans doute parce qu'il n'avait pas entraîné de modifications de la législation précédemment applicable pour ce qui est des poids et des dimensions dans le transport routier national. On a plutôt constaté que le concept modulaire favorisait la promotion du transport intermodal en Suède, car permettant un transport facile et rentable d'unités de transport intermodal entre la route et le rail (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 22 à 25; document informel n° 3 (2008) du WP.24).

III. FAITS NOUVEAUX

15. Depuis mars 2008, le secrétariat a pris note des faits nouveaux suivants:

Belgique

16. Il a été décidé par les autorités fédérales compétentes en matière d'homologation des véhicules routiers et de réglementation de la circulation routière, d'effectuer des essais concernant les véhicules routiers plus longs et plus lourds (longueur de 25,25 mètres et poids maximal de 60 tonnes). À l'heure actuelle les détails de ces essais sont examinés par les autorités

régionales responsables des infrastructures routières. Plusieurs opérateurs sont intéressés par ces essais, qui devraient débiter d'ici à fin 2008.

Danemark

17. Le Danemark prévoit de mener sur son territoire des essais concernant les «mégacamions» (longueur maximale de 25,25 mètres et poids total pouvant atteindre 60 tonnes) à partir de novembre 2008.

Allemagne

18. Bien que la Conférence des ministres des transports des Länder allemands ait recommandé, le 10 octobre 2007, de ne pas entreprendre, en Allemagne, de nouveaux essais concernant les «mégacamions» (voir plus haut), certains Länder poursuivent des essais de ce type et pourraient en entreprendre de nouveaux.

Pays-Bas

19. Les essais concernant des ensembles camion-remorque d'une longueur de 25,25 mètres et d'un poids total pouvant atteindre 60 tonnes sont menées depuis plusieurs années aux Pays-Bas (voir plus haut). Depuis novembre 2007, des camions d'une longueur maximale de 25,25 mètres sont autorisés à utiliser le réseau routier des Pays-Bas dans le cadre d'une «phase expérimentale», à condition que leur poids maximal ne dépasse pas 50 tonnes. Cette limite a été portée à 60 tonnes à partir de mai 2008 au vu des résultats de premières expériences et d'une étude scientifique d'ou il est ressorti que l'utilisation de ces camions ne devrait pas endommager les infrastructures de transport routier, en particulier les ponts, ni entraîner d'usure supplémentaire de ces infrastructures.

Norvège

20. Depuis le 1^{er} juin 2008, les camions d'une longueur pouvant atteindre 25,25 mètres et d'un poids pouvant atteindre 60 tonnes ont le droit, à titre expérimental, de circuler sur un certain nombre de routes principales. En principe, ces essais, qui visent à déterminer les incidences de ce type de transport sur l'économie, l'environnement et la sécurité, devraient durer trois ans mais ils pourraient être écourtés.

Royaume-Uni

21. Comme suite à une étude portant sur huit scénarios concernant la dimension et le poids des véhicules, dont l'un mettait en jeu des véhicules d'une longueur de 34 mètres et d'un poids de 82 tonnes, le Ministère britannique des transports a rejeté, en juin 2008, les propositions tendant à augmenter d'une manière importante la longueur et la masse maximales des véhicules autorisés à circuler sur les routes britanniques.

22. D'après l'étude susmentionnée, l'utilisation de «supercamions» pourraient se traduire par une augmentation des émissions de CO₂ due à une redistribution des marchandises transportées qui se ferait au détriment du rail et en faveur de la route, entraîner de graves conséquences pour la gestion du réseau routier – étant donné que ces véhicules ne seraient pas adaptés à un grand nombre de routes et de croisements – et créer de nouveaux dangers en matière de sécurité.

D'après cette étude, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces véhicules pourraient être efficacement utilisés, notamment au moment de trouver des chargements suffisamment importants pour que les voyages de retour soient viables. En outre, leur impact sur la viabilité des services ferroviaires de fret n'était pas clairement établi. L'étude a toutefois montré qu'autoriser une augmentation modeste de la longueur des véhicules articulés actuels pourrait présenter certains avantages. Le Ministère britannique des transports continuera d'examiner cette question.

Commission européenne

23. Comme cela avait déjà été indiqué lors de la session d'octobre 2007 du Groupe de travail (voir plus haut), la Commission européenne a lancé une étude en vue d'examiner les possibilités et les conséquences d'une possible modification du poids et de la dimension des véhicules conformément à la Directive 96/53/CE. Les premiers résultats de cette étude ont été présentés en juillet 2008.

24. D'après les informations dont dispose le secrétariat, les auteurs de cette étude sont parvenus à la conclusion qu'autoriser les «mégacamions» à circuler sur les routes des pays de l'Union européenne ne posait aucun problème insurmontable. On a toutefois relevé que l'utilisation de ces camions à grande échelle se ferait au détriment des transports par chemin de fer et par voie navigable, qui risquaient fort de perdre des parts de marché. L'étude a également mentionné la nécessité de procéder à des investissements supplémentaires dans l'infrastructure routière et a souligné les risques que pourraient présenter ces camions en matière de sécurité et qu'il faudrait prévenir en adoptant des prescriptions techniques applicables à ces véhicules, en dispensant une formation spéciale au conducteur et en limitant l'usage de ces véhicules à des sections précises du réseau routier et à certaines heures du jour. À l'heure où le présent document a été établi, l'ensemble de l'étude n'était pas encore disponible. De même, les vues de la Commission européenne sur cette question ne sont pas encore connues.

IV. POURSUITE DE L'EXAMEN DE LA QUESTION

25. Le Groupe de travail souhaitera peut-être procéder à un échange de vues sur les plans et expériences nationaux actuels et futurs concernant l'utilisation de «mégacamions» dans les États membres de la CEE et sur les conséquences que cela pourrait avoir pour le développement du transport intermodal. De nouvelles informations sur l'étude susmentionnée effectuée pour le compte de la Commission européenne devraient être disponibles lors de la session ainsi que des informations sur les mesures de suivi.
