

Les écocombis en voie d'apparition

L'étude officielle sur les écocombis qui servira de base de réflexion à la Commission européenne conclut à un effet généralement 'bénéfique' de ces véhicules sur l'économie européenne. Néanmoins, des mesures d'accompagnement et une adaptation de certaines infrastructures devraient précéder un éventuel feu vert pour les combinaisons de 60t/25,25 m sur les routes européennes.

Michaela Findeis

C'est à la demande de la Commission européenne que le bureau d'études Transport & Mobility de Louvain (TM Leuven) s'est penché sur les effets d'une éventuelle révision de la directive 96/53/EC fixant les poids et dimensions des véhicules de transport. Tout récemment, la dernière réunion des 'parties prenantes' (stakeholders) a eu lieu à Bruxelles. A cette occasion, TM Leuven a fait part des résultats de ses recherches.

Actuellement, la longueur maximale des trains routiers (camion + remorque) est limitée à 18,75 m et le poids à 40 tonnes. La directive autorise néanmoins certaines exceptions nationales, comme les 44 tonnes en Belgique, par exemple. De plus, l'article 4, paragraphe 4 de la directive accordée le droit aux Etats-membres d'autoriser des véhicules plus longs et plus lourds (25,25 m et 60 tonnes), à la condition que ces combinaisons soient composées de véhicules aux dimensions standard. Ces véhicules ne peuvent toutefois pas - en principe - circuler dans des trafics internationaux. Actuellement, ils ne sont autorisés qu'en Finlande et en Suède, les deux pays pour qui on a introduit l'article 4, paragraphe 4 dans la directive 96/53/EC.

Ces dernières années, certains pays ont voulu étudier si ces véhicules poseraient des problèmes sur leurs routes et s'ils apporteraient quelque chose à l'économie des transports: les Pays-Bas d'abord, l'Allemagne et le Danemark ensuite. Or, pour déployer tout leur potentiel d'efficacité en termes écologiques et économiques, ces VLL ('véhicules longs et lourds'), mieux connus sous le nom d'écocombis, devraient pouvoir traverser les frontières.



L'étude officielle sur les écocombis conclut à un effet bénéfique de ces véhicules sur l'économie européenne.

Face aux arguments en faveur des écocombis, la Commission européenne s'est toujours montrée prudente, tant elle craignait les effets secondaires. Ainsi, elle craint de créer un nouvel incitant pour transporter par la route des marchandises qui pourraient être transportées par train ou par bateau.

RALENTISSEMENT POUR LE RAIL ET LE FLUVIAL

L'étude d'impact de TM Leuven le confirme, toute proportion gardée: une introduction des écocombis ferait en sorte que la croissance du rail d'ici à 2020 serait inférieure de 3,8% par rapport aux prévisions et celle de la navigation intérieure jusqu'à 2,9%.

Le principal point noir reste l'infrastructure. Selon l'étude, la circulation des écocombis provoquerait une usure accrue des surfaces, ce qui nécessitera plus d'entretien. De plus, une bonne partie de ponts en Europe serait à adapter. A l'échelle de l'UE, le coût d'investissement pour une mise en conformité des ponts pourrait ainsi atteindre entre 23 et 46 mia. d'EUR.

Notons que si le problème des ponts évoqué par TM Leuven est généralement reconnu, et ce même par les partisans des écocombis, celui de l'usure est sujet à controverse. Du fait que le poids total est réparti sur un nombre supérieur

Un débat passionnel

Trois réunions de travail réunissant divers parties prenantes ('stakeholders') et une consultation via Internet ont permis aux auteurs de l'étude de TM Leuven de récolter l'avis de toutes les parties intéressées.

Dans le camp de défenseurs des écocombis, on trouve les chargeurs, les fabricants de véhicules lourds et les transporteurs; tandis que les organisations de transport ferroviaire et de transport combinés, les autorités locales en charge de l'infrastructure et les groupements écologistes sont opposés à leur introduction.

Les représentants des Etats membres du sud de l'UE semblent plutôt indécis, tandis que les Pays-Bas, certains Länder allemands ainsi que les pays nordiques y sont favorables. Dans le camps des opposants, on trouve la France, l'Allemagne (au niveau fédéral), l'Autriche et la Hongrie.

Malgré les discussions très contradictoires sur les effets à long terme des écocombis, tout le monde semble être d'accord d'autoriser des expérimentations locales et de continuer les recherches. Les 'pro' accepteraient également des mesures d'accompagnement au niveau des équipements de sécurité et des contrôles, ainsi qu'une utilisation des éco-combis restreinte aux grands axes adaptés.

Pour une majorité des stakeholders interrogés, par ailleurs, une augmentation des volumes serait plus utile qu'une augmentation du poids. Les présentations power-points de la dernière réunion des 'stakeholders' et les principales constatations de l'étude de TM Leuven peuvent être téléchargés à l'adresse internet ci-dessous.

d'essieux, l'usure est inférieure, affirment ces partisans.

UN EFFET GÉNÉRALEMENT BÉNÉFIQUE

Pour les auteurs de l'analyse coûts/bénéfices, l'effet général sera néanmoins 'bénéfique pour la société européenne' et le prix du transport diminuerait. De plus, les écocombis contribueraient à économiser du carburant et à faire baisser les émissions CO2 et de NOX. Ils aideraient également à contenir la congestion routière et à faire baisser le nombre d'accidents, grâce à la réduction du nombre de véhicules en circulation, (dans le cas le plus optimiste). Considéré individuellement, le risque d'accidents semble être plus important, mais cela pourrait être contre-carré par une meilleure formation des chauffeurs et par des itinéraires adaptés.

INTRODUCTION PHASÉE

Les chercheurs de TM Leuven recommandent donc une introduction progressive des écocombis et énumèrent une série de mesures

accompagnatrices pour neutraliser les effets négatifs.

Ainsi, il serait préférable de fixer des standards 'a minima' pour les combinaisons en transport international et de laisser le choix aux pays membres d'aller au-delà pour les transports domestiques.

Ils recommandent également à la Commission de permettre l'utilisation de conteneurs de 45 pieds.

Pour ne pas faire peser les écocombis sur le choix modal des chargeurs, TM Leuven préconise une stricte internalisation des coûts externes et une éventuelle restriction de leur utilisation à certaines itinéraires et à certains moments. La sécurité routière pourra être améliorée par une série de mesures technologiques, notamment au niveau des systèmes de freinage.

La balle est désormais dans le camp de la Commission européenne. Celle-ci, en effet, avait promis de s'appuyer sur les résultats de la consultation d'une part et de l'étude d'autre part pour ouvrir le chantier d'une révision de la directive 96/53/EC.

www.tMLEUven.be



Pour une majorité des stakeholders, une augmentation des volumes serait plus utile qu'une augmentation du poids.