

# Le rail américain contre les plus grands camions

**Alain Leglay**

Des deux côtés de l'Atlantique, le secteur ferroviaire voit d'un oeil inquiet l'introduction de camions plus grands et plus lourds. L'Association



**Edward R. Hamberger, président et CEO de l'AAR.**

of American Railroads" et l'"American Short Line and Regional Railroad Association" ont récemment fait état de leur opposition à la législation qui permettrait d'augmenter les masses et dimensions des camions sur les autoroutes américaines.

Selon Edward R. Hamberger, président et CEO d'AAR, et Richard F. Timmons, président de l'ASLRRA, "les camions de plus de 36,3 tonnes ne paient que la moitié des coûts

*«Entre 100 et 225 millions de tonnes par an passeraient du rail vers la route»*

qu'ils occasionnent aux autoroutes. Des camions plus longs et plus lourds ne feraient qu'accroître cette iniquité et, sauf si les taxes sont fortement augmentées, ils pourraient faire en sorte qu'entre 100 et 225 millions de tonnes de fret par an passeraient du rail vers la route. Transporter tout ce fret supplémentaire par la route va nécessiter

entre 500 millions et 1,1 milliard de gallons (1 gallon = 3,79 l) de diesel en plus, ce qui produira entre 1,6 et 3,8 millions de tonnes de produits polluants et entre 5,6 et 12,3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an."

"Divertir tous ces volumes vers les autoroutes va **augmenter la congestion** du trafic, **détériorer plus rapidement les autoroutes et les ponts**, et fera en sorte que les entreprises ferroviaires auront moins d'argent pour **augmenter la capacité du réseau ferroviaire national.**"

Au lieu d'autoriser la mise en service de camions plus grands, l'AAR et l'ASLRRA demandent de "**faciliter l'usage plus intensif de l'intermodalisme**, soit le transport de semi-remorques/caisses mobiles et de containers sur les wagons".

"Le Congrès avait décidé de geler les masses et dimensions des camions en 1991. C'est toujours la bonne marche à suivre", conclut Edward R. Hamberger.