

**INTRODUCTION DE VÉHICULES PLUS LONGS
ET PLUS LOURDS**

IMPACT SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE



La Commission Européenne se penche actuellement sur une éventuelle révision des normes règlementant les limites de poids et de longueur autorisées pour le transport routier et une introduction possible pour l'ensemble du réseau de transport de l'Union Européenne des «gigaliners», véhicules mesurant jusqu'à 25,25 m et pesant jusqu'à 60 tonnes. Ces véhicules sont déjà en circulation en Finlande et en Suède en raison de leur spécificité géographique et infrastructurelle.

Etudes lancées à l'initiative de la Commission européenne/Les opérateurs d'infrastructures ignorés:

L'ASECAP et ses membres ont été informés des résultats de deux études lancées à l'initiative de la Commission européenne au sujet de l'introduction de véhicules plus lourds et plus longs sur les routes européennes.

Les deux études¹ examinent cette question de façon statique et du point de vue de l'industrie automobile. Partant d'un modèle extrêmement simplifié, les études cherchent à démontrer que l'effet direct de l'introduction des « gigaliners » sur le réseau routier européen sera positif, c.à.d. moins de circulation, moins de congestion, moins de coûts externes sur le plan environnemental, moins de consommation énergétique.

Ces études, toutefois, passent sous le silence le fait que les objectifs indiqués ci-dessus peuvent également être atteints par une meilleure utilisation des véhicules «conventionnels» existants, une meilleure gestion du transport et du cabotage, une meilleure utilisation de l'infrastructure, le déploiement d'instruments ITS [*systèmes intelligents de transport*], une amélioration de la logistique et, bien entendu, en appliquant le terme «co-modalité» à la réalité de la politique des transports européenne.

L'ASECAP estime que ces études couvrent d'une manière limitée et incomplète un des paramètres fondamentaux dans ce débat, l'«infrastructure routière». Elles ne reflètent pas les vues de toutes les parties intéressées, puisque les gestionnaires d'autoroutes n'ont même pas été consultés. Les gestionnaires d'autoroutes sont responsables de l'exploitation et de la maintenance de leurs réseaux, et sont à même d'évaluer si le réseau routier primaire de l'UE (essentiellement les RTE) a le potentiel d'absorption pour accepter les nouvelles dimensions de ces véhicules et dans quelles conditions.

¹ «Effets de l'adaptation des règles portant sur les poids et dimensions de véhicules commerciaux lourds telles qu'établies dans la Directive 96/53/CE» et «Introducing Mega-Trucks, A review for policy makers [*Mise en service de Méga-camions, une étude à l'intention des législateurs*]».

Impact des véhicules de 60 t. :

Faciliter la Mobilité pour les citoyens et les fret ?

Une nouvelle flotte, constituée de véhicules présentant des caractéristiques techniques différentes, doit être construite:

Quel sera le coût réel à échelle européenne d'un tel investissement?



Exigences pour l'introduction de cette flotte

Un réseau approprié d'infrastructures routières & des solutions innovantes

De nouvelles spécifications et normes concernant l'infrastructure capables de satisfaire aux nouveaux besoins doivent être définies. Ces normes doivent être accompagnées de calculs sérieux et fiables quant au coût des investissements nécessaires dans le réseau routier. Ces investissements seront nécessaires pour maintenir la qualité du transport (confort, sécurité, vitesse moyenne, qualité de l'infrastructure, etc.).



Effectuer des déplacements propres, intelligents et en toute sécurité

Après avoir identifié les problèmes à résoudre, le législateur doit toujours examiner les différentes alternatives, les analyser d'une manière approfondie et finalement décider en fonction des conclusions établies. Toutes les mesures examinées doivent toujours être accompagnées d'analyses coûts-bénéfices détaillées pour l'ensemble des acteurs concernés.

Impact des « gigaliners » sur l'infrastructure routière

L'ASECAP considère que le législateur doit, au moment d'examiner l'introduction de véhicules plus longs et plus lourds dans le système des transports, prendre en considération la capacité d'absorption infrastructurelle.

Plus spécifiquement, les aspects suivants - liés à l'impact sur l'infrastructure - doivent être considérés comme autant d'éléments clés pour leur analyse :

*Les routes construites en Europe ont été conçues pour satisfaire aux normes de poids et de dimensions valables depuis plus de 45 ans. **Le réseau routier existant n'a pas été conçu pour des véhicules plus longs et plus lourds.** La base sur laquelle reposent les réglementations nationales et européennes, et de ce fait, la planification et la construction des infrastructures, est la Directive 96/53/CE qui définit les dimensions maximales autorisées pour le chargement des véhicules en vue du transport routier national et international dans l'UE. Une remise en question générale de cette législation aurait comme conséquence des investissements et ajustements infrastructurels majeurs et difficilement concevables.*

- **Effets préjudiciables pour les structures portantes des ponts :** Les structures portantes doivent être considérablement renforcées en raison des charges plus élevées mais aussi pour maintenir les normes actuelles de sécurité (en cas d'accident, les sollicitations dynamiques supérieures qui sont déclenchées par les méga-camions doivent être absorbées par des barrières de sécurité de plus grandes dimensions. Etant donné que les forces dynamiques doivent aussi être absorbées par les structures portantes, ce facteur aussi entraînera la nécessité de renforcement massif des structures).
- **Effets préjudiciables pour les Tunnels :** Un certain nombre de pays européens ont des caractéristiques territoriales (Régions alpines, etc.) ayant porté à la construction d'une quantité remarquablement élevée de tunnels. L'augmentation des dimensions maximales autorisées pour les camions développerait, en cas d'incendie, une puissance thermique (proportionnelle au volume transporté) supérieure. Ceci requiert des changements structurels massifs des sections transversales des tunnels. Les

niches de parking/ baies d'arrêt en cas de panne et le dimensionnement des profils en travers n'ont pas été dimensionnés pour des gigaliners. Les installations de sécurité et l'estimation du danger potentiel devrait donc être complètement réévalué.

- **Limites d'accès/de capacité pour les aires de repos et emplacements de parking :** Comme il est impératif de se conformer aux obligations relatives aux durées de conduite et durées de repos, les méga-camions causeraient de sérieuses difficultés en terme de capacité et de sécurité des parking.
- **Difficultés propres aux liaisons entre routes primaires et secondaires** (c.à.d. : carrefours, ronds-points etc.) : Les réglementations et paramètres applicables pour la construction des routes se réfèrent aux «véhicules standard» qui sont en usage aujourd'hui.
Dans ce contexte, il faut également souligner que, dans presque tous les cas, un trajet débute et se termine sur le réseau routier secondaire. C'est pourquoi il est nécessaire de tenir compte des conditions structurelles de ce réseau.
- **Insuffisance de données et de rapports au sujet de l'impact des « gigaliners » circulant simultanément sur un même tronçon.**

Impact sur la Sécurité Routière

Une introduction générale des véhicules de 60 t. n'est pas compatible avec les objectifs de la politique européenne de Sécurité Routière. Les aspects suivants doivent être analysés attentivement:

- **Les conséquences des accidents** seraient plus sérieuses et le taux de mortalité supérieur.
- **La sécurité des tunnels** mise en péril! Les sections transversales des tunnels, les garages d'arrêt d'urgence, et conduites de ventilation nécessiteraient des réajustements massifs.
- Les normes existantes pour les **glissières/barrières de sécurité** ne sont pas adéquates pour des véhicules de 60 t.
- **L'impact psychologique** sur le comportement des conducteurs de véhicules légers ne devrait pas être sous-estimé.
- **Limitations d'accès aux parkings de sécurité** en cas de panne; les niches de parking ne sont pas adaptées à des véhicules plus longs.
- Pour **remorquer les « gicaliners » en cas de panne**: un équipement spécifique serait nécessaire ; il ne s'agit pas d'un équipement standard pour les équipes de secouristes ou les services de dépannage → risques élevés pour les procédures d'interventions à la suite d'accidents.
- **Toute procédure de contrôle et toute mesure répressive deviendra problématique** car les règles existantes visant les poids lourds n'ont pas été conçues pour contrôler les poids, le chargement et l'état général des « gicaliners » → infractions, un risque majeur pour la sécurité du trafic – impossibilité de contrôler et rendre les règlements exécutoires.
- Les **usagers vulnérables** et, en particulier, les véhicules à deux-roues, seraient davantage exposés au danger.

Conclusions

Tenant compte du fait que:

- a) une éventuelle introduction des « gigaliners » nécessiterait des **investissements massifs** pour l'industrie du transport et pour le réseau transeuropéen ;
- b) les **réseaux routiers** primaires et secondaires **en Europe ne sont pas conçus** pour des véhicules d'un poids de 60 t. et de dimensions allant jusqu'à 25,25 m ;
- c) en l'absence de mesures portant sur l'infrastructure, les méga-camions constitueront un **risque majeur** pour les objectifs de l'UE en termes d'accidents et de réduction de la mortalité ;
- d) les **investissements nécessaires sur le réseau TERN sont de loin supérieurs** à ceux présentés dans les études lancées à l'initiative de la Commission européenne, qui n'incluent pas d'importants paramètres ;
- e) la **liste non-exhaustive** de questions supplémentaires suivante doit être examinée minutieusement :
 - Gestion des incidents
 - Exigences de limitation de la pollution sonore
 - Dommage au revêtement routier ;

L'ASECAP demande aux législateurs de re-examiner les études publiées et invite leurs auteurs à aller au-delà du groupe limité des acteurs consultés et de dialoguer avec les experts des opérateurs et gestionnaires des autoroutes et autres ouvrages routiers, afin d'évaluer scientifiquement si le réseau primaire est en mesure d'absorber le trafic des véhicules de 60 t.

ASECAP rappelle que la libre circulation des « gigaliners » sur le réseau de routes, tunnels et ponts européens affecterait différents éléments de l'industrie du transport et – essentiellement – les gestionnaires de l'infrastructure qui offrent aujourd'hui aux citoyens européens une mobilité efficace et sûre sur l'ensemble de leur réseau. Pour ces motifs, l'ASECAP invite tous les acteurs concernés à réexaminer en profondeur tous les détails relatifs à une éventuelle introduction des « méga-camions » et à prendre en considération les conditions dans lesquelles la capacité structurelle des réseaux routiers en Europe serait prête à supporter de tels véhicules.