



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Cinquante-quatrième session**

Genève, 2 et 3 novembre 2011

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

**Poids et dimensions des unités de chargement utilisées
en transport intermodal: le concept modulaire****Faits nouveaux concernant les «mégacamions» sur les routes
européennes****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À ses précédentes sessions, le Groupe de travail a examiné les incidences sur le réseau routier européen et sur le transport intermodal des «mégacamions» ayant une longueur de 25,5 mètres au maximum et pesant jusqu'à 60 tonnes (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38, ECE/TRANS/WP.24/117, par. 38 à 46, ECE/TRANS/WP.24/119, par. 22 à 24, ECE/TRANS/WP.24/121, par. 41 à 43 et ECE/TRANS/WP.24/127, par. 61 à 63).
2. En 2008 et 2010, le secrétariat avait établi des documents donnant une vue d'ensemble des débats sur la question et des essais réalisés avec ces camions longs et lourds dans plusieurs pays membres de la CEE (ECE/TRANS/WP.24/2008/8 et ECE/TRANS/WP.24/2010/5).
3. Comme suite à la demande du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 64), le secrétariat a établi ci-après un nouveau rapport sur les derniers faits intervenus dans ce domaine, principalement dans les pays de l'Union européenne (UE), lequel renvoie également à l'approche dite modulaire, telle qu'elle est mentionnée dans la Directive européenne 96/53/CE.

II. Faits nouveaux

4. Outre les informations communiquées par le secrétariat en 2010 (ECE/TRANS/WP.24/2010/5), les faits nouveaux ci-après ont été observés en ce qui concerne les mégacamions sur les routes européennes. Il convient de noter que les renseignements qui suivent sont principalement fondés sur des communiqués de presse et ne rendent pas nécessairement compte de la position officielle des Gouvernements concernés. Les délégations souhaiteront peut-être fournir des renseignements complémentaires sur les mégacamions avant la session du Groupe de travail ou durant celle-ci.

A. Autriche

5. L'Autriche juge préoccupant le poids que peuvent atteindre les mégacamions (jusqu'à 60 tonnes) et se montre très critique en ce qui concerne leur longueur maximale, à savoir 25,5 mètres. Outre un accroissement du risque d'accidents de la circulation routière et des investissements supplémentaires dans une infrastructure routière appropriée, notamment des glissières de sécurité renforcées, des points d'arrêt d'urgence et des tunnels, le Gouvernement autrichien craint qu'une utilisation généralisée de tels véhicules routiers se traduise également par un formidable recul du transport intermodal routier et ferroviaire au profit du transport routier intégral, avec des incidences négatives majeures sur l'environnement.

B. Danemark

6. L'une des priorités que le Danemark s'est fixées dans le domaine des transports durant sa prochaine présidence de l'Union européenne, à compter du 1^{er} janvier 2012, consiste à faire modifier la Directive européenne 96/53/CE qui tient compte de l'approche modulaire. Selon des déclarations faites par le Ministre danois des transports, les mégacamions devraient être autorisés dans les transports internationaux entre les pays membres de l'Union européenne et les régions de l'Union qui autorisent aujourd'hui déjà ces véhicules routiers de transport de marchandises plus longs et plus lourds sur le territoire national. Ces autorisations seront toutefois soumises à certaines restrictions, notamment l'interdiction de circuler sur les routes régionales, ainsi que dans les villages et les villes.

C. Allemagne

7. L'Allemagne compte lancer en 2012 une série d'essais de mégacamions à l'échelle nationale. À ce jour toutefois, seuls 7 des 16 Länder prévoient de participer à ces essais, ce qui rend quasiment impossible d'effectuer des liaisons est-ouest dans ce pays. Durant la période des essais, les mégacamions seraient autorisés à circuler sur le réseau autoroutier national et sur certaines routes secondaires. Les exigences techniques relatives à ces véhicules et les conditions de leur utilisation n'ont cependant pas encore été entièrement déterminées.

8. Selon des responsables du Ministère allemand des transports, les essais dureraient cinq années de façon à pouvoir comptabiliser les véhicules en pertes à la fin de la période. Ils seraient considérés comme concluants dans la mesure où les mégacamions n'auraient pas d'incidences négatives sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur le transport intermodal. L'utilisation de véhicules de ce type ne devrait pas non plus avoir pour conséquence de privilégier le transport routier au détriment du transport ferroviaire.

D. Pays-Bas

9. Après sept années d'essais, les mégacamions d'une longueur de 25,5 mètres et d'un poids total pouvant atteindre 60 tonnes sont désormais autorisés à circuler pour effectuer des transports aux Pays-Bas. Ces véhicules serviront principalement à transporter des conteneurs entre les ports et l'arrière-pays et à assurer des liaisons entre les villes, où des camions de plus petite taille seront utilisés pour la distribution au centre-ville. Actuellement, quelque 600 mégacamions sont en service aux Pays-Bas, et les professionnels du secteur prévoient d'en mettre en service 400 autres en 2012.

E. Suisse

10. Le 15 décembre 2010, le Parlement suisse a décidé de limiter à 18,75 mètres la longueur maximale des véhicules routiers transportant des marchandises en Suisse. Le Conseil des États avait déjà approuvé le projet de loi en septembre 2010. L'adoption des mégacamions nécessiterait désormais une consultation populaire.
