



Conseil économique et social

Distr. générale
14 août 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-cinquième session

Genève, 6 et 7 novembre 2012

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal

Faits nouveaux concernant les «mégacamions» sur les routes européennes

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Comme demandé par le Groupe de travail, un débat approfondi pourrait avoir lieu à la session en cours au sujet des poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal, y compris l'approche modulaire décrite dans la directive 96/53/CE du Conseil européen, applicable au territoire de l'Union européenne (UE) (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 62). Le présent document donne un bref aperçu des derniers faits nouveaux survenus dans ce domaine et pourra être complété par les informations communiquées par les participants à la session.

2. Des informations plus détaillées sur ce sujet ont été fournies lors de sessions précédentes du Groupe de travail et figurent dans les documents suivants: ECE/TRANS/WP.24/2008/8, ECE/TRANS/WP.24/2010/5 et ECE/TRANS/WP.24/2011/6.

II. Faits nouveaux

A. France

3. En 2013, la France prévoit d'autoriser une masse brute maximale de 44 tonnes pour les camions ayant au moins cinq essieux pour le transport intérieur. À ce jour, une masse de 44 tonnes est autorisée en France pour les véhicules agricoles et les camions ou ensembles de camions travaillant dans les transports combinés (desserte terminale) uniquement.

B. Allemagne

4. Depuis le 1^{er} janvier 2012, l'Allemagne effectue des essais avec des mégacamions pouvant atteindre 20,25 mètres de long et pesant au maximum 44 tonnes (44 tonnes en transport combiné). L'exploitation de ces véhicules est limitée aux autoroutes et routes secondaires allemandes désignées à cette fin ainsi qu'à certaines aires de stationnement et de repos dans 7 des 16 Länder du pays. Les véhicules routiers comportant un tracteur d'une longueur maximale de 17,80 mètres sont autorisés à emprunter toutes les routes dans les Länder participants. En principe, ces véhicules ne sont pas autorisés à emprunter les passages à niveau.

5. D'après l'instruction administrative allemande pertinente en date du 19 décembre 2011, les conducteurs de ces camions ou ensembles de camions doivent détenir un permis de conduire depuis au moins cinq ans et faire état d'au moins cinq années d'expérience dans les transports routiers commerciaux. Il leur est interdit de doubler d'autres véhicules, à l'exception des véhicules très lents ne roulant pas à plus de 25 km/h.

6. Les camions et ensembles de camions participants doivent être adaptés à une utilisation pour le transport combiné. En outre, ils doivent être équipés d'un certain nombre de dispositifs de contrôle et de sécurité, tels que suspensions pneumatiques, contrôle automatique de la charge des essieux, système d'alerte de franchissement de ligne et système électronique de contrôle des distances de sécurité. En outre, un système de vision vers l'arrière à caméra doit être installé.

7. Les véhicules routiers participants ne sont pas autorisés à transporter des marchandises liquides ou dangereuses. Cependant, il est prévu au cours de la période d'essai d'autoriser le transport de faibles quantités de marchandises dangereuses, tant que cela ne nécessite pas l'apposition d'une plaque orange sur le véhicule.

8. Les essais devraient durer cinq ans et feront l'objet d'un suivi et d'un contrôle scientifiques de la part de l'Institut fédéral de recherche sur les routes (BASt), qui réalise également des essais de sécurité portant sur les risques d'impacts latéraux et sur la traversée des tunnels.

9. Au 13 juin 2012, 15 camions appartenant à neuf sociétés allemandes avaient été inscrits pour participer à ces essais.

C. Suède

10. Depuis janvier 2012, un mégacamion de 32 mètres de long est à l'essai dans la circulation ordinaire entre Göteborg et Malmö dans le cadre du projet suédois «DUO2» entrepris par des groupes industriels, les autorités publiques et des universités. Le véhicule est composé d'un tracteur à trois essieux et d'une semi-remorque à trois essieux longue de 13,6 mètres accouplés à une remorque à cinq essieux longue de 13,6 mètres. Cet ensemble à 11 essieux peut peser jusqu'à 60 tonnes mais la charge sur chaque essieu ne dépasse pas 9 tonnes.

11. En 2012, des essais supplémentaires faisant intervenir des poids lourds dont le poids total peut atteindre 90 tonnes devraient être réalisés en Suède.

D. Union européenne

12. La directive 96/53/CE du Conseil européen datée du 25 juillet 1996 fixe les dimensions maximales autorisées pour la circulation intérieure et internationale sur le territoire de l'UE. Cette directive sera réexaminée afin de permettre des améliorations de

l'efficacité énergétique des poids lourds routiers en offrant la possibilité d'améliorer les caractéristiques aérodynamiques des camions et ensembles de camions et de permettre l'installation de moteurs écologiques sans nécessairement augmenter l'espace de chargement de ces véhicules.

13. À cette fin, un processus de consultation ouvert a été lancé par la Commission européenne et s'est achevé à la fin du mois de février 2012.

14. Conformément à la directive européenne susmentionnée, des camions d'une longueur de 25,25 mètres sont autorisés au niveau national, si les pays le souhaitent. La question de savoir si la directive autorisera de tels camions ou ensembles de camions à effectuer des trajets internationaux entre pays de l'UE qui autorisent ces véhicules longs dans la circulation intérieure fait actuellement l'objet de discussions au sein des organes compétents de l'Union.

Figure

**Exemple d'ensemble tracteur/semi-remorque-remorque
d'une longueur totale de 25,25 mètres**

