

Des camions plus lourds et plus longs en Europe et en France : attention danger !



Le contexte

Le Parlement européen est sur le point d'adopter la révision de la directive sur les poids et dimensions des camions en Europe. Ce texte multiplierait les camions plus lourds et plus longs sur les routes de l'Union, via la généralisation du passage aux frontières des camions de 44 tonnes (aujourd'hui limités à 40 tonnes) et l'autorisation des megatrucks, des mastodontes de plus de 25m de long et pouvant peser jusqu'à 60T, interdits même aux Etats-Unis. Le vote doit avoir lieu la semaine du 11 mars à Strasbourg.

Face à cette perspective catastrophique sur les plans sécuritaire, économique et environnemental, **la filière du fret ferroviaire français et du transport combiné rail-route, représentée par l'Alliance 4F, alerte sur les conséquences funestes d'un texte dont l'impact n'a pas sérieusement été mesuré**, notamment pour ses conséquences sur les modes plus vertueux tels que le ferroviaire et le fluvial.

Le sens du Green Deal européen est de mettre des camions sur les trains et pas l'inverse !

Rappel de la situation actuelle et la potentielle évolution demain

Aujourd'hui, pour les flux transfrontaliers en Europe, les camions de transport routier de marchandises classique sont autorisés à circuler à 40 tonnes pour traverser une frontière. A une exception près : le tonnage est de 42 à 44 tonnes lorsqu'il s'agit d'un transport combiné rail-route, à savoir des conteneurs, caisses mobiles ou semi-remorques chargés sur des trains ou des barges. Cette exception constitue une incitation pour ce mode de transport, justifiée par ses vertus écologiques et énergétiques (gains de 75 à 90% de CO2 et d'énergie selon l'étude du cabinet indépendant D Fine¹).

Si la directive est votée le 11 mars, le gabarit de 44 tonnes sera généralisé pour les passages aux frontières dans toute l'Europe et les megatrucks de 60 tonnes et plus de 25m de long seront autorisés à passer les frontières avec le risque, à terme, du développement massif de ces types de convois dans l'ensemble de la zone UE.

Des conséquences dramatiques

1/ Ces camions plus lourds et plus longs vont poser de sérieux problèmes de sécurité et d'environnement sur des routes déjà encombrées. Rappelons que la route, c'est 80 fois plus d'accidents que le train ! Sans parler de la cohabitation difficile avec les véhicules individuels. Par ailleurs, c'est 8 fois plus d'émission de particules fines et 9 fois plus d'émissions de CO2 (selon les chiffres de l'ADEME).

L'usure des routes, déjà pas mal dégradées, ne fera qu'empirer et coûtera très cher aux contribuables français car, en dehors des autoroutes, les camions empruntent les routes gratuitement.

Les coûts de l'infrastructure seront par ailleurs démultipliés. Les routes et les ronds-points devront être modifiés aux frais du contribuable, les équipements de sécurité adaptés (barrières, tunnels, passages à niveau, ponts routiers, parkings...). Les infrastructures locales des premiers et derniers km qui ne sont pas non plus adaptées devront aussi être transformées.

L'ensemble de ces coûts sont autant d'investissements qui n'iront pas directement à la décarbonation de la route en général.

¹ <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-02/2015-07-swl-final-report.pdf>

2/ Cette directive a été influencée par des pays champions du dumping social qui trouvent un intérêt évident à mettre sur la route des camions nettement plus lourds et plus longs, demandant moins de chauffeurs routiers, surtout en période de pénurie.

Aujourd'hui, en France, la moitié du trafic routier de marchandises est international ou en transit. Le pavillon étranger ne fait que passer par la France, sans payer ses infrastructures et externalités négatives. Va-t-on continuer ainsi pendant longtemps en amplifiant le phénomène ?

3/ Cette directive est un nouvel exemple criant du désalignement entre la parole politique et les actes concrets. On nous a promis le Green Deal, pour nous servir aujourd'hui des mégatrucks ! Où est la logique ?

Elle est en effet totalement contradictoire avec le Green Deal européen puisque ces mesures vont générer 10,5 millions de trajets routiers en plus par an assortis d'une recrudescence de pollution et d'un risque de report modal inversé sur la route d'au moins 20%, et 6,6M de tonnes de CO2 en plus par an (selon le cabinet indépendant D Fine).

4/ Des conséquences désastreuses immédiates sur le transport combiné rail-route.

Le segment du transport combiné rail-route est particulièrement touché par ce projet de directive, alors même qu'il est le fer de lance du développement du fret ferroviaire. Les gabarits autorisés par la directive sont totalement incompatibles avec le transport combiné rail-route.

Sous prétexte de verdir les camions à horizon 2035, l'augmentation du tonnage risque de tuer immédiatement le transport combiné. Il n'y aura plus d'avantage à recourir à ce mode plus vertueux.

Et jusqu'en 2035, ces camions passés de 40 à 44T pourront continuer de fonctionner au diesel... **Où est le Green Deal ici ?**

À plus long terme, les megatrucks ne seront pas utilisables pour le ferroviaire.

Si l'Union européenne les autorisait, elle renoncerait purement et simplement à ses objectifs de décarbonation et ferait le choix du report modal inversé.

La position du secteur du fret ferroviaire français et européen

Le secteur du fret ferroviaire français et européen ne s'oppose évidemment pas à l'électrification de la route qui est une nécessité, mais rappelle que **chaque mode a sa zone de pertinence** : la route pour les 1ers et derniers km et le rail pour la longue distance.

C'est au nom de cette **complémentarité des modes** qu'elle a toujours défendue que la filière est opposée à l'augmentation des gabarits routiers, notamment pour la longue distance.

Par conséquent, elle demande aux parlementaires européens, réunis en plénière la semaine du 11 mars, et aux États membres réunis en juin, **le refus de la généralisation des 44 tonnes et le rejet complet et immédiat du projet d'autorisation de la circulation des mégatrucks en Europe.**

Aux Etats-Unis, dont les infrastructures routières sont pourtant plus largement dimensionnées qu'en Europe, la décision politique a été prise de ne pas autoriser les megatrucks, suite à la pression de l'opinion publique.

L'Alliance 4F, qui représente le secteur du fret ferroviaire français, interpelle les élus européens et nationaux et le Gouvernement pour qu'ils protègent les Français de cette dérive par leur vote en plénière la semaine du 11 mars ; et pour que la France affirme clairement son opposition au passage de tels camions en trafic transfrontalier dans l'Hexagone.

Il n'est pas envisageable de valider une évolution contraire aux engagements français pour un Green Deal dont l'encre est à peine sèche !
