

Pas de mastodontes en Europe

de Adrian Wüthrich, coordinateur de la politique du Syndicat du personnel des transports SEV

De vifs débats sont menés actuellement dans l'Union européenne au sujet de l'admission généralisée de poids lourds géants. Une évaluation critique des répercussions de la décision sur l'environnement, l'infrastructure et la concurrence entre la route et le rail est de mise. Une large coalition opposée à l'instauration de tels mastodontes s'est formée – en Suisse également.

En Europe, les camions mesurent généralement 18,75 mètres de long et 2,5 mètres de large et pèsent 40 tonnes au maximum. A titre de comparaison, 63,5 tonnes peuvent être chargées sur un wagon moderne des CFF, équipé de portes coulissantes et mesurant 22 mètres de long et 2,84 mètres de large. Les fabricants de véhicules routiers et les chargeurs entendent mieux équilibrer le rapport, au profit de la route. Ce que la Suède et la Finlande connaissent déjà doit devenir la norme dans l'UE entière: des chargements de 60 tonnes sur des poids lourds pouvant mesurer 25,25 mètres de long. Différents essais sont réalisés actuellement dans les pays membres. Certains sont d'ailleurs terminés. Le commissaire européen aux transports Antonio Tajani s'est prononcé contre une admission généralisée, mais, ces derniers temps, il apparaît moins convaincu. La réalisation d'une (nouvelle) étude portant sur les effets d'une admission est prévue, selon le plan d'action Logistique du transport de marchandises (KOM/2007/607).

Circulation possible en trafic intérieur

Le gain d'efficacité paraît à première vue évident. Force est cependant de constater en y regardant de plus près que l'instauration de telles dimensions génère davantage de problèmes. Le droit européen en vigueur prévoit que les Etats membres peuvent autoriser la circulation de poids lourds géants (aussi appelés megatrucks, gigaliner ou ecocombi) en trafic intérieur (Directive 96/53/CE). Leur circulation est cependant interdite en trafic transfrontalier.

Large coalition opposée aux poids lourds géants

Vu les débats portant sur l'augmentation des dimensions des véhicules admis à la circulation dans l'UE, une large coalition d'organisations opposées aux poids lourds géants s'est formée pour constituer une alliance intitulée „nometatrucks.eu“. 197 organisations provenant de 21 Etats en font partie. En Suisse, 33 organisations ont rejoint l'alliance „nometatrucks.ch“ (les transporteurs routiers et leur association ASTAG, ainsi que les opérateurs ferroviaires en trafic marchandises sont aussi opposés aux poids lourds géants, mais ils ne sont pas membres de l'alliance). La diffusion d'informations est importante, tant en Suisse que dans l'UE. La Suisse ne serait pas tenue d'intégrer les dispositions dans le droit national au cas où l'UE admettrait les poids lourds géants (seule la limite de poids en vigueur lors de la signature de l'accord bilatéral, soit 40 tonnes, a dû être reprise). Mais, l'UE en ferait certainement la demande au sein du Comité mixte. Il ne serait alors pas exclu que le Conseil fédéral propose au Parlement d'admettre les poids lourds géants.

Personne ne veut de poids lourds géants en Suisse

Les poids lourds géants ne sont actuellement pas un sujet de discussion au niveau politique. Le Conseil fédéral s'est prononcé négativement à fin 2008, suite à une interpellation du PRD. Nos infrastructures routières ne sont pas conçues pour résister durablement aux sollicitations générées par des poids lourds de 60 tonnes. Sans compter que l'espace nécessaire pour manœuvrer de tels mastodontes fait défaut dans nos régions densément peuplées. De plus, la sécurité des usagers en souffrirait. La durée des manœuvres de dépassement et les différences de vitesse dans les régions vallonnées accroîtraient sensiblement les risques. En optant pour la politique de transfert, la Suisse poursuit une stratégie claire, qui se reflète dans la construction des NLFA et dans l'encouragement des transports de marchandises sur le rail. Les poids lourds géants annihileraient ces efforts. Les coûts des transports routiers baisseraient de 20–25 pour cent, selon différentes études. Il en résulterait un accroissement du nombre de poids lourds estimé entre 24 et 30 pour cent, alors qu'il faudrait tabler sur un recul de 14 à 55 pour cent de la part du trafic combiné rail-route. Autant de raisons qui incitent l'alliance à tout mettre en œuvre pour que l'UE n'admette pas les poids lourds géants et pour qu'elle poursuive le concept de co-modalité et le transfert du trafic.