



Véhicules routiers plus longs et plus lourds

=

Trafic routier en considérable augmentation

Une campagne menée actuellement en faveur de véhicules routiers d'une longueur autorisée de 25,25 m et d'un poids pouvant aller jusqu'à 60 tonnes (au lieu de 18,75 m et 40/44 tonnes maximum actuellement dans certaines configurations) et connus sous la dénomination de « Gigaliner » semble trouver un écho croissant particulièrement en Allemagne. L'argument manié par leurs promoteurs est que de tels véhicules permettent de transporter un même volume de trafic avec un nombre réduit de circulations.

L'UIRR et sa société-membre KOMBIVERKEHR, estimant que cette évidence arithmétique donne une vue incomplète et fautive des conséquences d'une libéralisation des paramètres de poids et dimensions des véhicules routiers, ont chargé le consultant spécialisé TIM Consult d'une étude fouillée axée spécifiquement sur ses effets prévisibles sur le Transport Combiné (TC) Rail-Route.

L'examen qui a porté sur non moins de 776 courants de trafic concentrés sur 28 relations touchant l'Allemagne dans les différentes composantes de marché - national/international, maritime/continental - a démontré qu'en perspective non moins de 55% du TC retourneraient à la route, avec pour autre conséquence concrète **une augmentation à raison de 24% du nombre de circulations routières.**

Des conséquences sans aucun doute aggravantes sur la sécurité et l'environnement qui ne faisaient pas l'objet de cette étude demandent à être

examinées d'urgence par les instances et milieux concernés, de même que celles qui résulteraient d'un effet boomerang sur le trafic de transit allemand si des véhicules de type Gigaliner étaient autorisés dans d'autres pays avoisinants.

L'UIRR et KOMBIVERKEHR en appellent donc aux autorités pour qu'elles maintiennent les dispositions de la Directive 96/53 en application, garante d'une relative égalité des chances d'accès au marché entre les différents modes de transport.

A défaut :

- elles remettraient gravement en cause leur politique de promotion de l'intermodalité,
- elles rendraient prématurément désuets des investissements massifs consentis à différents niveaux, du chargeur à l'entreprise ferroviaire, et qui sont loin d'être amortis. A titre d'exemple, des semi-remorques d'une longueur supérieure aux 13,60 m actuellement autorisés, ne pourraient plus être transbordées telles quelles sur le parc/wagons existant,
- elles perturberaient indûment un marché de transport de marchandises qui a besoin de stabilité pour sa planification.

A l'heure où le TC retrouve des scores d'accroissement allant jusqu'à 15% et plus en non-accompagné international, une décision contraire serait particulièrement incompréhensible.