

# Le tourbillon de termes embrouille le débat sur les écocombis

L'aveu du ministre fédéral de la Mobilité Yves Leterme prononcé au début de l'année selon lequel il était favorable à l'idée d'un projet-pilote avec des combinaisons routières plus longues et plus lourdes a véritablement lancé le débat sur les écocombis. Les avis sur l'impact de ces combinaisons divergent sensiblement.

Guy Beyens

Le fait que les combinaisons routières plus longues et plus lourdes existent en plusieurs versions et sous différents noms prête à confusion. Ainsi, il y a l'écocombi qui est opérationnel en Scandinavie et qui fait depuis plusieurs années déjà l'objet de tests pratiques aux Pays-Bas. Cette combinaison de 25,25 m de long présentant une MMA

de 60 t est composée soit d'un porteur tractant une semi-remorque de 13,61 m placée sur un dolly, soit d'un tracteur qui tire une semi-remorque de 13,61 m et une remorque de 7,82 m. Volvo a rebaptisé ces écocombis Euro Module System (EMS).

Aux Pays-Bas, le test s'étend aux B-doubles (un tracteur avec deux semi-remorques attelées l'une à l'autre) et

aux road trains (un porteur avec deux remorques).

En Allemagne, les écocombis sont également mis à l'essai dans trois Länder. Les Allemands parlent toutefois d'Eurocombi, de Big Maxx ou de Gigaliner. L'Eurocombi est identique à l'écocombi (25,25 m et 60 t), excepté que les Eurocombi utilisent un essieu arrière antérieur sur le dolly, de sorte que les véhicules satisfont au cercle de braquage imposé par la loi allemande (BO-Kraftkreis). Gigaliner est le nom de marque du constructeur de semi-remorques Krone pour ce type de véhicules.

Contrairement aux Pays-Bas, où deux types d'exemptions étaient accordées en fonction du poids (50 t pour les transports volumineux, comme les fleurs ou les équipements technologiques, et 60 t pour les déchets, les containers, etc.), les Länder allemands n'ont attribué qu'une seule exemption. Dans un Land, la masse maximale reste fixée à 40 t, alors qu'un autre Land autorise 44 t et le troisième même 60 t.

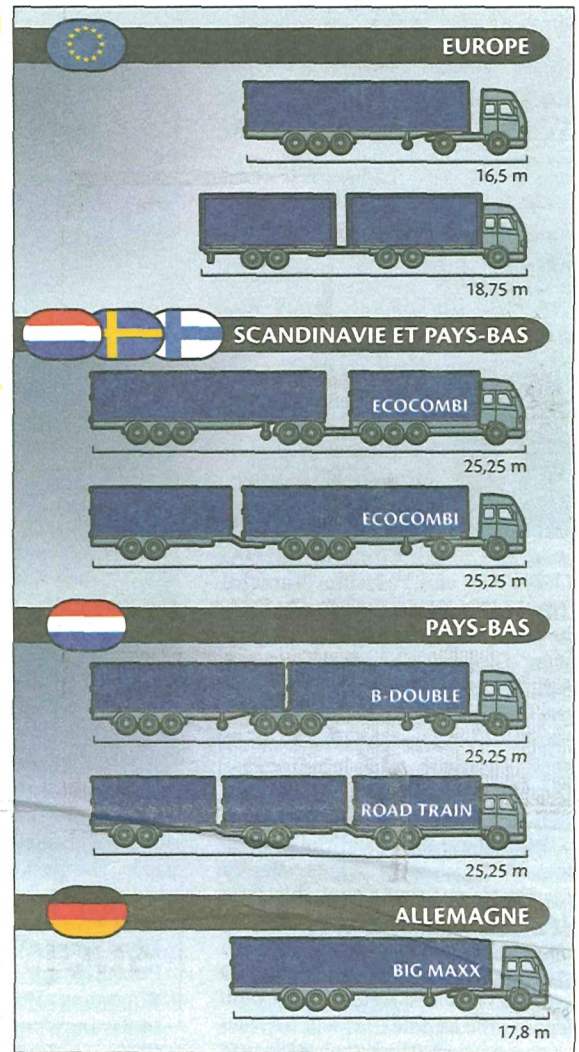
Outre les tests susmentionnés dans les trois Länder, le Big-Maxx du constructeur de semi-remorques Krone est également testé en Allemagne. Ce véhicule a 15 m de long (1,3 m plus long qu'une semi-remorque conventionnelle, ce qui permet de transporter 37 au lieu de 33 palettes), alors que la longueur totale s'élève à 17,8 m. Pas moins de 300 de ces combinaisons seront autorisées à circuler dans le cadre d'un projet-pilote de six ans.

En Belgique, la discussion sur les écocombis bat son plein depuis qu'Yves Leterme a apporté son soutien à un projet-pilote avec des écocombis. Alors que le secteur du transport routier est bien entendu partisan, le secteur ferroviaire met des bâtons dans les roues. "L'autorisation des écocombis aura de sérieuses répercussions pour le transport ferroviaire et en particulier pour le transport combiné", ont récemment indiqué la CER, l'EIM, l'ERFA, l'UIC, l'UIP, l'UIRR et l'UNIFE dans une lettre commune adressée au ministre de la Mobilité Yves Leterme.

Dans ce débat, un argument décisif pourrait être apporté par les chargeurs. C'est le chargeur qui décide quelles



Aux Pays-Bas, les écocombis sont à l'essai depuis quelques années déjà.



## Comparaison véhicules modulaires et autres dimensions

### Capacité requise pour le transport de 106 palettes

(Calcul sur base d'une utilisation "normale")

Nombre de camions	Surface occupée	Fuel par 1.000 t/km	Indice fuel	Dimension	Illustration
2	150 m	16 liter	84	EMS	
3	204 m	19 liter	100	Standard UE	
6	372 m	27 liter	142	26 tonnes	
9	468 m	37 liter	195	18 tonnes	
16	800 m	53 liter	279	12 tonnes	
20	960 m	78 liter	410	7.5 tonnes	
53	1960 m	178 liter	937	3.5 tonnes	

marchandises seront transportées par quel mode. Bien qu'un partisan des écocombis, l'OTM (le Belgian Shippers Council) prône également la co-modalité. «Or, les flux de marchandises ne peuvent être soumis à des contraintes. Certains flux ne sont absolument pas adaptés au transport ferroviaire ou fluvial. Il s'agit notamment des grands flux de marchandises», précise Chris Temmerman, le président de l'OTM. «De plus, les avis sur l'efficacité du rail et du fluvial sont partagés. Les ponts sur le canal Albert présentent un tirant d'air trop limité, tandis qu'un transport ferroviaire donne le plus souvent lieu à un pré- ou post-acheminement par route».

Le président de l'OTM rappelle qu'une augmentation de la capacité ferroviaire et une amélioration de l'infrastructure fluviale s'imposent. «C'est surtout l'interaction entre les différents modes de transports qui doit être optimisée. L'objectif n'est pas de transférer des flux de marchandises du rail aux écocombis, mais bien d'obtenir une meilleure utilisation de l'infrastructure routière», souligne Temmerman.

Les avantages des écocombis mis en lumière par des tests aux Pays-Bas, sont en tout cas significatifs. Des combinaisons plus longues et lourdes réduisent le nombre de trajets de 15 à 30%, tandis que la consommation est inférieure de 5 à 15% par rapport aux combinaisons standard EU. Mais selon Frank Moreels, le secrétaire fédéral groupe Transport routier & Logistique de l'UBOT, ces véhicules présentent également des inconvénients. Il prévoit notamment de graves problèmes de sécurité au niveau de l'angle mort, des dos d'âne, des ronds-points et des 'murs' de camions sur la bande droite des autoroutes. De plus, les écocombis demanderont une formation de chauffeurs plus poussée, alors qu'on constate déjà une pénurie de chauffeurs qualifiés sur le marché de l'emploi.