

[Méga-camions]

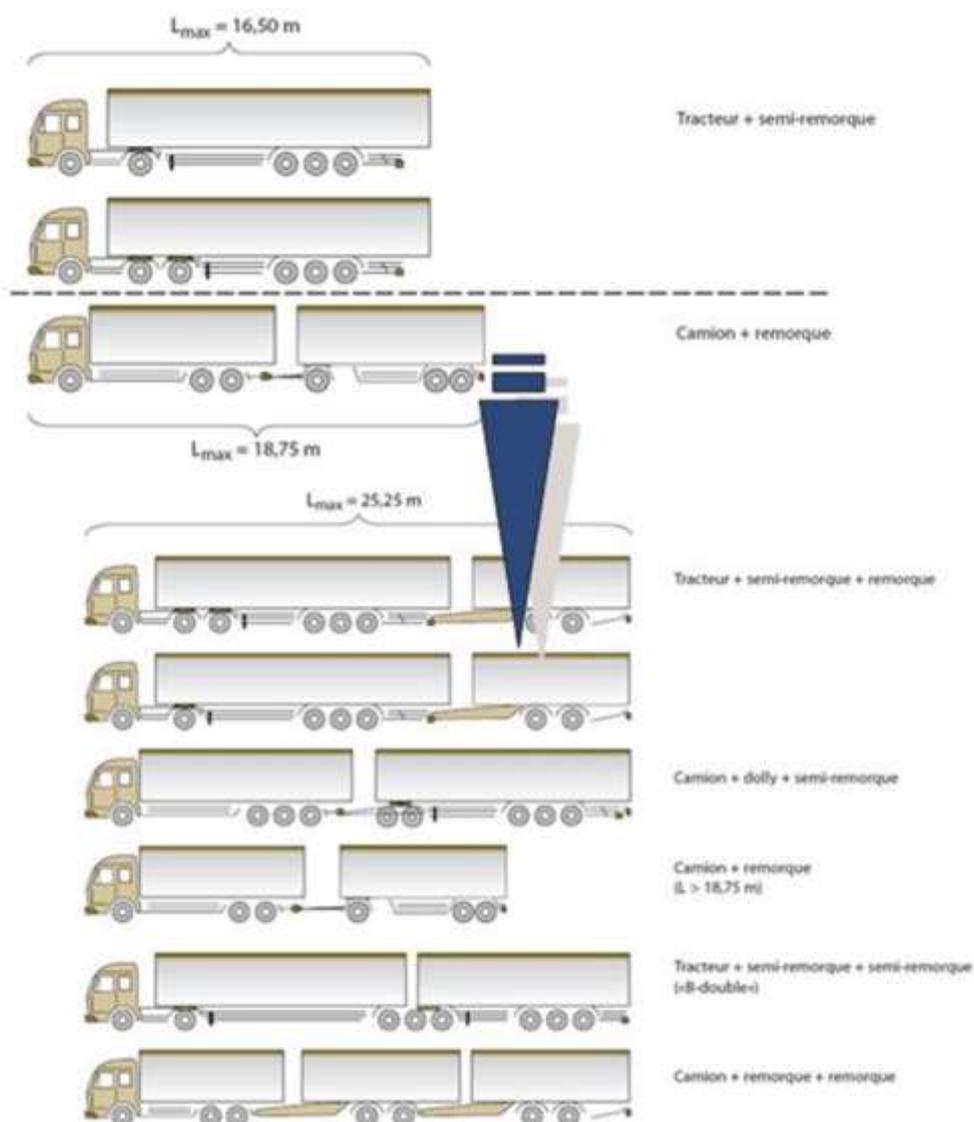


Introduction

Un méga-camion, aussi appelé gigaliner ou Système Modulaire Européen (EMS) ou encore Eco-combi, est un ensemble routier motorisé par un camion qui fait entre 18,75 mètres et 25,25 mètres de long et dont le poids peut aller jusqu'à 60 tonnes (dans certains cas, le poids peut atteindre 76 tonnes).

Les pays anglo-saxons parlent plutôt de High Capacity Vehicles (HCV) ou High Capacity Transport (HCT).

Utiliser des EMS permettrait de diminuer de 25% la consommation de fuel et les émissions de CO₂ par t ou m³/km, si ces véhicules circulent à pleine capacité.



Exemples de configurations de méga-camions (Source : www.faq-logistique.com)

Remarque : les convois routiers "en peloton" consistant à faire rouler plusieurs camions l'un derrière l'autre ne constituent pas des méga-camions : ils ne seront donc pas traités dans cette note. Le camion de tête, avec un chauffeur, transmet des instructions aux camions suivants via des outils faisant appel aux technologies numériques. Pour le transport des bois, des expérimentations sont en cours dans le contexte très particulier du grand nord canadien.



En Europe



Ce type de camion n'est pas autorisé à circuler dans une majeure partie de l'Union Européenne, et une directive européenne 96/53/CE du 25 juillet 1996 modifiée par la directive 2015/719 du 29 avril 2015, fixant les dimensions et les poids maximaux autorisés en trafic national et international, interdit la circulation entre les États membres aux camions dépassant 18,75 mètres ainsi qu'à ceux de plus de 40 tonnes. En février 2015, la commission Transport du parlement européen a de nouveau voté à l'unanimité contre les méga-camions, le texte soumis au vote avançant des préoccupations de sécurité des usagers des routes et la préservation de l'environnement. Sur ce volet, l'Europe souhaite avant tout faire la promotion des carburants alternatifs et de l'amélioration de l'aérodynamique des véhicules.

Au sein de leur territoire, les Etats peuvent toutefois, s'ils le souhaitent, autoriser la circulation au-delà de ces limites (par exemple, la Suède, la Finlande ou le Danemark).

Depuis 2012 et une dérogation donnée par l'ancien Commissaire européen aux Transports Siim Kallas, il est possible pour deux Etats d'autoriser le transport transfrontalier par des véhicules allant jusqu'à 60 tonnes et 25,25 mètres à partir du moment où ils les autorisent sur leur propre territoire.

Le tableau suivant présente les dimensions autorisées dans les principaux pays européens et dans 2 pays sud-américains. Plus de détails se retrouveront dans la suite de la note.

Country	Regulation Tonnes/Metres	Year established
The Netherlands	60 t/25.25 m	2013
Finland	76 t/25.25 m	2013
Denmark	60 t/25.25 m (long-term trial)	2014
Norway	60 t/25.25 m	2014
Sweden	64 t/25.25 m	2015
Spain	60 t/25.25 m (special permits)	2016
Germany	40/44 t/25.25 m	2017
Brazil	91/74 t; 91 t, max 60 km/h	2017
Argentina	75 t/25.25 m	2018
Sweden	74 t/25.25 m	2018
Finland	76 t/34.5 m	2019

Poids et dimension autorisés (Source : High Capacity Transport - Towards Efficient, Safe and Sustainable Road Freight – Mai 2019 – International Transport Forum)

Current federal truck weight limits were set in 1982. Despite 35 years of advancements in paving and safety technology, our laws have not changed. It's time to modernize.



Des organisations professionnelles effectuent des campagnes de communication et de sensibilisation sur le sujet. Pour cela, elles cherchent à mettre en parallèle un paysage législatif fixe depuis plusieurs années, face à un contexte technologique en perpétuelle amélioration. Ici, un exemple de porter à connaissance réalisé par l'association American Forest & Paper (Consultable : [Twitter](#))



En France

 En France, à partir de 2010, devait débuter une expérimentation de méga-camions de 60 tonnes pouvant aller jusqu'à 25,25 mètres. Mais devant le tollé d'organisations environnementales, en juillet 2009, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, reporte toutes les expérimentations prévues en France et commande à l'OEET (Observatoire Energie Environnement des Transports) une analyse sur les enjeux environnementaux de la circulation de méga-camions en France.

En décembre 2010, l'OEET rend son rapport au secrétaire d'Etat aux Transports, estimant que l'intérêt en France de tels camions est nul du point de vue environnemental et qu'une autorisation serait un contre-signal aux engagements du Grenelle Environnement promouvant au contraire les transports alternatifs à la route. L'OEET indique également qu'il serait nécessaire d'étudier les impacts de ces camions sur d'autres domaines tels que les infrastructures, la sécurité, le social, l'acceptabilité par les autres usagers de la route, la compétitivité des entreprises, etc.

Malgré ces tentatives d'évolutions, le transport routier reste régi en France par le Code de la route qui interdit la présence de tout poids lourd ayant une charge supérieure à 44 tonnes. Leur longueur est également réglementée et ne peut dépasser les 18,75 mètres.

Il semblerait néanmoins qu'il y ait un intérêt de la part de certains transporteurs pour ce mode de transport. En effet, l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) a déclaré courant de l'été 2019 que certains de ses adhérents (DB Schenker, Gefco ou les transports Combronde) étaient intéressés par une expérimentation en France et souhaitaient sensibiliser la ministre des Transports de l'époque, Elisabeth Borne, en démontrant les atouts des méga-camions au travers des expérimentations menées dans d'autres pays européens.

Avantages - Inconvénients



Ces méga-camions présentent un certain nombre d'avantages mais également des inconvénients.

Avantages

- Economie de coût de transport
- Réduction de l'impact environnemental (moindre production de CO₂ par m³ ou tonne transportés)
- Réduction du nombre de camions sur les routes (2 méga-camions peuvent transporter l'équivalent de 3 camions actuels)

Inconvénients

- Energie cinétique importante (problème en cas de collision)
- Véhicules difficile à doubler sur des routes à double sens
- Rayon de braquage important rendant la circulation difficile en ville et notamment au niveau des ronds-points
- Concurrence avec des modes de fret moins polluants (l'adoption des EMS risque de contrarier le report modal sur le ferroviaire)
- Impacts négatifs sur les infrastructures routières au vu de leur poids

Certains de ces inconvénients sont d'ailleurs avancés par le grand public, comme le montre une série de sondages menés dans différents pays européens (Royaume-Uni, France, Belgique, Autriche, Allemagne) sur l'acceptation des méga-camions. A chaque fois, une large majorité s'est exprimée contre la circulation de ce type de camions et les arguments qui reviennent le plus régulièrement sont :

- l'insécurité routière due au poids et à la longueur de ce type de véhicules,
- les conséquences environnementales avec une baisse du fret ferroviaire en faveur du fret routier plus polluant en termes d'émissions de CO₂,
- le coût pour les contribuables car les méga-camions auraient un impact sur les infrastructures routières actuelles (tunnels, aires de stationnement, etc.) qu'il faudrait alors rénover, moderniser.

Méga-camions en circulation dans des pays européens



En Suède



La Suède autorise depuis longtemps les véhicules longs et lourds sur ses routes puisqu'elle autorisait des camions de plus de 18 m et de plus de 40/44 tonnes sur son territoire bien avant la directive européenne 96/53/CE.

En 1998, la Suède a autorisé le passage des limites des camions routiers de 24 m à 25,25 m et 60 tonnes.

Puis en 2007, un projet pilote de l'industrie forestière, appelé « One more pile », a été lancé avec une nouvelle combinaison de véhicules de 30 mètres et 90 tonnes, (cf. partie Application au transport de bois ronds).

En 2011, le premier projet de programme de recherche et de développement sur les transports à grande capacité (High Capacity Transport – HCT) a été lancé par l'administration suédoise.

Durant l'année 2013, une feuille de route « HCT to 2030 » pour le développement des transports à grande capacité d'ici 2030 a été publiée.

En 2018, le gouvernement et le parlement suédois ont finalement décidé d'ouvrir un nouveau réseau où la circulation des véhicules jusqu'à 74 tonnes et 25,25 mètres est autorisée, appelé BK4.

Au cours de l'année 2018, la feuille de route « HCT to 2030 » a été mise à jour avec une ambition plus élevée par la mise en œuvre massive de véhicules de dimensions maximales de 34,5 m et 74 tonnes.

En Finlande



La Finlande présente de nombreuses similitudes avec son voisin suédois : une importante industrie forestière et une entrée dans l'UE en 1995.

Sur la base d'exemples suédois, de leurs propres recherches et de petits pilotes, la Finlande a donc décidé d'étendre le poids total de 60 à 76 tonnes et la longueur à 25,25 mètres. Ce nouveau règlement a été approuvé par l'Union Européenne et est entré en vigueur à partir de l'automne 2013.

Depuis, les transporteurs finlandais ont poursuivi leurs essais sur des véhicules plus longs et plus lourds. Sur la base de ces essais, il a été décidé au printemps 2018 d'adopter une nouvelle législation autorisant des véhicules plus longs pouvant atteindre 34,5 mètres. Cette nouvelle législation a été approuvée par l'UE et est donc en vigueur depuis janvier 2019. Les essais avec des véhicules plus lourds jusqu'à 88 tonnes sont actuellement à l'étude.

Aux Pays-Bas



Les Pays-Bas expérimentent les méga-camions depuis 2001. Entre 2008 et 2011, des expérimentations ont été réalisées pour tester les véhicules de 25,25 mètres et 60 tonnes sur un réseau limité de routes publiques.

Les bons résultats ont permis, à partir de 2013, d'autoriser ces véhicules plus longs et plus lourds sur une partie du réseau routier public, sous réserve d'autorisations spéciales.

En 2018, les Pays-Bas comptaient près de 1 800 combinaisons de véhicules circulant sur ce réseau ad hoc.

En Allemagne



Un essai de terrain sur les véhicules à grande capacité a été mené entre 2012 et 2016. Sur la base de cette expérimentation, à partir de janvier 2017, 13 Etats fédéraux sur 16 ont autorisé sur un réseau routier restreint, l'utilisation de véhicules de 25,25 mètres limités à 40 tonnes (44 tonnes pour le transport combiné) afin de protéger les ponts. En décembre 2017, deux autres Etats fédéraux ont également autorisé ce type de véhicule, ne laissant que la ville-Etat de Berlin en dehors du système.

En 2019, il semblerait qu'il y ait une volonté du ministère des Transports d'assouplir la législation avec :

- la suppression de l'obligation de compatibilité avec le rail pour ces méga-camions,
- la levée de l'interdiction de doubler pour les véhicules mesurant jusqu'à 17,88 mètres mais pas pour les méga-camions de 24 à 25 mètres.

Le ministère souhaiterait également que les camions XXL soient équipés d'un assistant électronique pour les virages à droite ainsi que de clignotants latéraux additionnels.

En Espagne



Un arrêté de fin 2015 a modifié la loi de 1998 en introduisant la définition des ensembles euro modulaires (EMS) et en autorisant leur circulation pour des dimensions maximales de 25,25 mètres de long et d'un poids maximal de 60 tonnes.

Fin 2017, plus de 350 autorisations de circulation ont été accordées et plus de 5 000 trajets ont été réalisés. Ces méga-camions empruntent principalement les autoroutes à péage et les voies express.

Pour les semi-remorques, la longueur est limitée à 16,50 mètres pour un poids maximal de 44 tonnes (5 essieux et plus).

Pour les trains routiers, la longueur est limitée à 18,75 mètres pour un poids maximal de 40 tonnes (5 essieux et plus).

Il semblerait que le projet de loi sur le changement climatique et la transition énergétique incluant le transport routier de marchandises, propose d'augmenter à partir de 2021 « la masse maximale autorisée à 44 tonnes et la hauteur à 4,5 mètres, permettant ainsi une augmentation de la charge moyenne de ces véhicules et la réduction conséquente du nombre de véhicules au kilomètre et de la consommation pour la même masse transportée ».

Méga-camions en circulation dans des pays européens (suite)



Au Portugal



En 2017, le Portugal a adopté le décret n°132/2017 du 11 octobre, qui approuve le règlement sur les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules en service, transposant la Directive européenne n° 2015/719. Ce règlement autorise la circulation des EMS mesurant jusqu'à 25,25 mètres pour une charge maximale de 60 tonnes.

Ainsi, la société américaine XPO Logistics a annoncé en 2019 la mise en place d'un service de méga-camions au Portugal, avec des véhicules destinés à la livraison pour le compte d'une société de boissons. Ce type de méga-camion permettrait une réduction des émissions de CO₂ jusqu'à -20%.

En Norvège



La Norvège n'étant pas un pays membre de l'UE, elle n'est pas soumise à ses règlements mais pour des raisons pratiques et du fait que la plupart de ses transports internationaux sont destinés à l'UE, elle suit les recommandations de la directive 96/53/CE. Ainsi dans un premier temps, elle a autorisé la circulation des camions de 18,50 mètres et de charge maximale de 50 tonnes. Puis elle a ajusté les dimensions en fonction de la composition des méga-camions. Pour les semi-remorques, la limite est fixée à 17,5 mètres et 50 tonnes. Pour les méga-camions (road trains et transport de bois), la limite est fixée à 25,25 mètres et 60 tonnes mais sur réseau routier limité.

Expérimentation de méga-camions dans des pays européens



Au Danemark



Un programme pilote à long terme prévoyant des essais sur le terrain de 25,25 mètres et 60 tonnes est en cours au Danemark depuis 2008. Jusqu'à présent, aucune décision n'a été prise pour passer de ce programme pilote à une réglementation modifiée en permanence.

En Belgique



Les VLL (Véhicules plus Longs et plus Lourds) peuvent mesurer jusqu'à 25,25 mètres et avoir une masse totale jusqu'à 60 tonnes. Il existe deux approches régionales différentes :

1. En Région flamande, un premier projet-pilote a été initié en 2014. A l'issue de cette première phase, malgré le nombre important de demandes (plus de 200), seuls deux transporteurs ont obtenu une autorisation de mise en circulation. Cela s'explique notamment par le fait que les conditions de circulation imposées étaient très strictes. Au 1^{er} juillet 2018, la Région flamande a débuté un second projet-pilote, qui sera mené jusqu'au 31 décembre 2024 inclus. Les conditions de participation, tout comme les critères de mise en œuvre, ont été modifiés par rapport au premier projet-pilote afin d'instaurer une plus grande flexibilité et d'attirer ainsi davantage d'entreprises. 30 nouvelles routes pour les méga-camions ou les éco-combis reliant les autoroutes flamandes ont été récemment approuvées.
2. En Région wallonne, un projet-pilote, permettant aux véhicules plus longs et plus lourds d'emprunter le réseau routier et autoroutier régional, a débuté le 1^{er} janvier 2017 et se terminera au plus tard le 30 septembre 2025. Un premier rapport en 2018, a déjà permis d'identifier quelques tendances, notamment que l'ouverture aux VLL ne devra pas se faire aux dépens du fluvial et du ferroviaire.



Le rapport "High Capacity Transport: towards efficient, safe and sustainable road freight", dévoilé lors de l'International Transport Forum de 2019, rassemble les retours d'expériences sur l'impact des méga-camions sur la voirie. Il fait également quelques recommandations pour mener des tests et y associer les gestionnaires des routes.

Impacts sur les infrastructures

Les impacts sur les **ponts** sont logiquement ceux qui soulèvent le plus de questions. Le rapport évoque les différents impacts potentiels en lien avec les HCV et énoncent quelques recommandations :

- Avec l'augmentation du poids des camions, il faut envisager une augmentation de la longueur des véhicules dans les mêmes proportions. Des camions plus longs mais restant dans la limite de poids roulant autorisé font moins de dégâts aux ponts. C'est ce qui a été fait en Allemagne qui a augmenté la longueur des camions tout en restant dans la limite de 40/44 tonnes. C'est donc intéressant pour pouvoir charger plus de marchandises (en volume) de faible densité.
- Le poids autorisé par essieu est le paramètre important à considérer. Il ne doit pas augmenter, et idéalement il doit même diminuer. La charge doit être mieux répartie et cela signifie donc une charge par essieu plus homogène.
- Une première approche de la capacité des ponts doit être faite à partir de formules théoriques sur la capacité des ponts. Il faut également tenir compte de l'évolution de la capacité des ponts qui peut, pour certains modes constructifs, diminuer au fil du temps.
- Les « petits ponts » (< 30 m) ne sont pas affectés par les camions plus longs et plus lourds si la charge par essieu reste constante. Les ponts très longs (> 200 m) ne sont pas sensibles non plus parce qu'ils sont conçus en prévoyant une accumulation potentielle de véhicules sur la voie lente. Les ponts intermédiaires (60 à 100 m) et longs (100 à 200 m) peuvent être affectés si les HCV sont plus lourds. Pour compenser les effets, la charge par essieu doit être inférieure à celle des véhicules standards. Les contraintes maximales doivent être évaluées au cas par cas et doivent être comparées aux capacités du pont en tenant compte du vieillissement éventuel. D'après le rapport, ce sont ces deux dernières catégories de ponts qui sont tout particulièrement sujets au phénomène de vieillissement.

Sur les **revêtements**, en l'absence d'augmentation de la charge par essieu, il n'existe pas d'impacts supplémentaires des HCV. Cependant, quelques études montrent que des essieux rapprochés peuvent être plus agressifs que des essieux espacés. Au final, il est également important d'évaluer l'impact des différentes configurations au regard du type de revêtement (souple, rigide, semi-rigide). Pour l'orniérage, il n'existerait pas d'effet négatif de l'augmentation des capacités des camions : les roues sont plus nombreuses mais chaque camion a sa trajectoire sur la largeur de la voie.

Remarque : Dans le cas des camions en convoi (sans chauffeurs), tous les camions du convoi passent exactement au même endroit et là, les impacts sont plus forts.*

Le problème principal pour les **tunnels** est l'adaptation des zones où les véhicules peuvent se garer à l'intérieur en cas d'avarie. Leurs dimensions ne sont pas adaptées aux grandes configurations de camion.

Par ailleurs, le rapport insiste sur le point important des premiers kilomètres et derniers kilomètres des itinéraires. Sur ces segments routiers, en dehors des grands axes, les discussions doivent s'engager avec les gestionnaires de voirie et des dispositions particulières doivent être prises pour revenir à des configurations plus standards, se traduisant par la mise en place de plateformes logistiques de chargement/déchargement ou de constitution/démembrement des HCV.

Relation avec les gestionnaires de voiries

Le rapport propose une « boîte à outils » à destination des décideurs pour argumenter en faveur du HCV et les rassurer sur les principaux points de vigilance qui sont ceux évoqués précédemment (cf. partie Avantages - Inconvénients).

Un volet important concerne la mise en place de tests et la nécessité d'associer les gestionnaires de voiries et les services en charge de la réglementation routière. Il est recommandé notamment :

- De réaliser des tests en grandeur nature en coopération avec les gestionnaires de voirie. Il ne faut pas se limiter uniquement à des considérations théoriques et à des simulations au bureau.
- Au-delà de la période de tests et pendant les périodes autorisées en régime dérogatoire expérimental, il faut poursuivre les mesures et la collecte de données pour continuer d'éclairer les décideurs en vue des prises de décision.

Le rapport donne également des préconisations pour la mise en place de tests en vue d'évaluations le mieux structurée possible, inattaquables et indépendantes.

* : Ce concept de camion en peloton sans chauffeur est en cours de test au Canada dans le domaine du transport du bois.



Situation dans certains pays européens

Concernant le transport de bois ronds, 2 pays au profil similaire ont adopté les méga-camions : la Suède et la Finlande.



En 2007, la Suède a initié un projet de transport de bois ronds par méga-camion : le projet « *One more pile* ». Concrètement, entre 2009 et 2011, un EMS de 90 tonnes (contre 60 tonnes classiquement) et de 30 mètres de long a parcouru 525 000 km et a transporté 106 000 tonnes de bois ronds :

	Timber truck	Dolly	Link	Trailer	
Axle load					
Empty vehicle	5,200 kg	6,000 kg	3,710 kg	4,450 kg	3,880 kg
Max permitted	9,000 kg	19,000 kg	18,000 kg	24,000 kg	24,400 kg



Configuration et photo du camion testé dans le projet suédois "One more pile"

D'un point de vue économique et environnemental, ce mode de transport a permis de réduire de 20% la consommation de carburant ainsi que la production de CO₂ par tonne de bois transporté.

Ce projet a donné lieu à deux autres projets « *One More Pile* », dont le dernier s'est achevé en 2016 et a vu l'expérimentation de 28 véhicules : un ensemble de 90 tonnes et 27 ensembles de poids total compris entre 68 et 74 tonnes. La puissance des camions utilisés pour les tests était comprise entre 360 et 552 kW (soit entre 489 et 750 CV), avec une majorité de camions d'une puissance supérieure à 537 kW (730 CV).

En termes de coût financier unitaire, sur le trajet étudié de l'étude Skogforsk (2011), l'économie est de 22,8%. Les coûts fixes du camion sont plus élevés par jour d'utilisation mais la charge journalière étant plus élevée, le ratio aboutit à des frais fixes moindres. Les frais de personnels sont aussi diminués puisque la productivité du transport est augmentée.



Comme la Suède, la Finlande utilise ce genre de camions pour le transport de bois ronds. En 2019, le plus « gros » HCV a transporté du bois en Laponie : un méga-camion de 104 tonnes (dont 78 tonnes de chargement) pour 32 mètres de long.



Configuration du camion testé dans le cas finlandais



Même s'il n'a pas été trouvé d'exemple concret au Portugal, le décret précédemment cité (cf. partie Méga-camions en circulation dans des pays européens) permet le transport de bois par méga-camion (EMS).

Ce type de transport est néanmoins soumis à certaines exigences :

- La semi-remorque doit être classée dans la catégorie "Spécial pour matériaux bois".
- Les ensembles doivent être équipés d'un système de freinage ABS.
- À compter du 1^{er} janvier 2020, ces EMS devront être conformes aux exigences de l'article 17 du décret :
 - a) les essieux moteurs doivent être équipés d'une suspension pneumatique ou d'un dispositif équivalent,
 - b) des dispositifs de vision indirecte doivent être fournis pour couvrir les angles morts,
 - c) un système d'avertissement de déviation de la trajectoire conforme au règlement CE n°661/2009*,
 - d) un système de freinage conforme au règlement CE n°661/2009,
 - e) un système avancé de freinage d'urgence conforme au règlement CE n°661/2009,
 - f) un système de contrôle électronique de la stabilité conforme au règlement CE n°661/2009.

*Le Règlement CE661/2009 donne des prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.



Conditions pour un développement en France, dans la filière forêt-bois

De nouveaux arguments sont avancés par les professionnels du transport pour relancer la dynamique de tests ou de l'adoption des méga-camions, dont certains concernent également la filière forêt-bois. En effet, l'utilisation de méga-camions :

- L'utilisation de méga-camions entraîne une diminution du nombre de camions (à capacité équivalente) et c'est un point important dans un contexte où le fret routier continue de se développer et où les routes sont déjà très encombrées.
- Cela requiert moins de chauffeurs. Il s'agit également d'un aspect intéressant face à la pénurie que les entreprises vivent depuis plusieurs années.
- Des éléments récents montrent que l'accidentologie n'est pas augmentée dès lors que les chauffeurs sont formés spécifiquement, que des équipements additionnels sont rendus obligatoires pour améliorer la sécurité (cf. cas de l'Allemagne).
- La concurrence avec le fret ferroviaire ou fluvial (report modal vers les méga-camions) n'est pas avérée. De toute façon, pour le secteur bois, le transport par rail ou voie navigable a quasiment disparu. Pour les autres secteurs, il est en diminution malgré les tentatives de préservation de ce mode de transport notamment par l'interdiction des méga-camions.
- Les professionnels français du transport, notamment au travers de TLF, souhaitent relancer le sujet des méga-camions et réaliser des tests pour rester "dans la course", dans un contexte où d'autres pays travaillent sur le sujet et font avancer leur législation pour autoriser ces méga-camions.

Il est important que le secteur forestier soit attentif aux évolutions sur ce sujet en France car il pourrait alors bénéficier d'un effet d'entraînement si d'autres secteurs industriels avancent sur le sujet.

Néanmoins, il faut rester réaliste sur la place que pourrait prendre ce mode de transport routier pour le transport des bois ronds. Dans les autres secteurs du transport, les professionnels imaginent un développement modéré du parc de méga-camions, à hauteur de 10 à 15% (proportion observée dans les pays qui les ont adoptés), avec une utilisation sur un réseau routier bien défini. En effet, les exemples évoqués précédemment montrent que l'adoption des méga-camions va de pair avec la délimitation précise d'un réseau routier autorisé. Assez souvent, cela concerne un nombre de routes limité, où il existe déjà des flux importants et réguliers, et dont on sait qu'ils peuvent donner lieu à une optimisation. Par ailleurs, une évaluation préalable par les gestionnaires de voirie des risques éventuels pour les infrastructures et les autres usagers de la route, a en général lieu.

En Suède le rapport (2018) du projet "one more pile" évalue le parc potentiel de HCV à un niveau très bas, en lien avec le réseau BK74 puisque seuls 6% des transports de bois (unité non précisée mais cela représente un parc de 42 camions) pourrait bénéficier de la mise en place du réseau BK4.

Quel réseau routier permettra d'utiliser ces méga-camions dans le secteur forestier ? Il sera certainement nécessaire de procéder, comme cela a été fait à l'époque lors de la définition du réseau routier pour la mise en place de la réglementation 48/57 tonnes pour le transport de bois ronds, en prenant en compte, notamment :

- La capacité des routes et des ouvrages d'art : seuls des grands axes structurants seront praticables par ces méga-camions et bénéficieraient d'aménagements adaptés.
- Des organisations logistiques spécifiques à mettre en place : par exemple, il faut définir la composition des ensembles routiers. Ils doivent être constitués de préférence de modules de chargement standards pour éviter les ruptures de charges. Il s'agira de pouvoir charger des remorques en forêt et de les assembler ensuite pour constituer le train routier de grande capacité. Celui-ci sera éventuellement dissocié ensuite pour la traversée des villes et/ou à l'approche des points de livraison. Une étude des conditions d'accès des méga-camions sera à entreprendre pour chaque site de transformation du bois.

Le problème de l'acceptabilité sociale pour tout ce qui touche à la circulation routière est un obstacle très sérieux (cf. le sujet de la réduction de la vitesse à 80 km/h en France !) alors même que de nombreux inconvénients avancés par le grand public ne sont pas avérés (impacts sur les infrastructures) ou peuvent être très sérieusement diminués par des mesures correctives (accidentologie moindre si l'on forme spécifiquement les chauffeurs par exemple).

Contacts :

Vincent MORILLON vincent.morillon@fcba.fr

Tél. 05 55 48 48 13

Thomas CARRETTE thomas.carrette@fcba.fr

Tél. 05 56 43 64 71

Note de Septembre 2019 et mise à jour en Décembre 2019, réalisée par FCBA à la demande de COPACEL



Pôle 1^{ère} Transformation-Approvisionnement
Equipe Approvisionnement
10 rue Galilée, 77420 Champs-sur-Marne

