

**QUESTION ORALE DE M. FOURNY À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR « LES SUPER-CAMIONS OU LES ÉCOCOMBIS »**

**QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR « LES SUPER-CAMIONS »**

*M. Dimitri Fourny (cdH). – Les super-poids lourds de 25 mètres de long et de 60 tonnes vont-ils bientôt arriver sur nos autoroutes ? M. Leterme a répondu positivement à la demande du Gouvernement flamand d'autoriser une expérience-pilote avec ces super-camions. En d'autres mots, il s'agira de permettre à des camions deux fois plus long de circuler sur les autoroutes belges pendant une durée limitée. Grâce à ces super-camions, le nombre de poids lourds sur les routes devrait diminuer de 15 à 30 %. La même quantité de marchandises transportées par ces super-camions devrait aboutir à 15 à 30 % de voyages en moins, 5 à 15 % de carburant en moins et 5 à 15 % de CO<sub>2</sub> en moins. En outre, selon la FEBETRA, un super-camion ne devrait pas endommager plus les routes qu'un semiremorque classique puisque le poids qui repose sur les essieux ne change pas. La FEBETRA et l'UPTR sont favorables au lancement d'un tel projet. Ce type de camion est autorisé en Scandinavie et, à titre expérimental, aux Pays-Bas. Votre collègue, le Ministre Antoine, a également accueilli favorablement le projet-pilote de super-camions à la condition que la circulation de ce type de camions soit bien encadrée et ne génère aucun coût supplémentaire. Selon le Ministre Antoine, le projet de circulation des super-poids lourds sur les routes wallonnes n'est pas neuf. Ce projet a entraîné la création d'un groupe de travail et des tronçons de routes wallonnes pouvant accueillir ces poids lourds ont déjà été identifiés et sont prêts à accueillir une phase test. Monsieur le Ministre, que pensez-vous de ce projet de circulation de super-poids lourds sur nos autoroutes ? Les autoroutes en Wallonie sont-elles adaptées à ce type de transport ? Des portions de routes et d'autoroutes de la phase test devront-elles être réaménagées ? Lesquelles ? Peut-on déjà en estimer le coût ? La Région wallonne sera-t-elle en mesure de supporter les frais de tels travaux quand on sait qu'elle éprouve des difficultés face aux*

*coûts engendrés par la réfection des autoroutes ? Comment les tronçons seront-ils balisés ? Les itinéraires dévolus à ce type de transport ne seront-ils pas trop limités ? Qu'en sera-t-il de l'encombrement des sorties d'autoroute, de la dimension des ronds-points et des carrefours ? Qu'en sera-t-il de la sécurité des usagers faibles, tels que les piétons, les cyclistes, et les deux-roues motorisés ? La promotion de ce type de transport ne se fera-t-elle pas au détriment d'autres moyens de transport de marchandises, tels que le rail ou les voies d'eau ? Pour l'installation du système Rapido, des études avaient été nécessaires pour l'avalisation de la circulation des bus sur les bandes d'urgence. Je suppose que l'introduction de ces super-camions sur nos routes va aussi susciter une étude approfondie.*

**M. Philippe Bracaval (MR).** – *L'arrivée des super-camions sur le réseau routier belge a été présentée comme imminente par le Ministre fédéral de la Mobilité. En tout cas, une phase d'expérimentation pourrait débuter prochainement. Plus grands, ces camions transporteront assez logiquement plus de quantités et donc le nombre de camions sur les routes s'en trouvera réduit, selon les défenseurs des super-camions. Selon eux, cela représente aussi un gain sur le plan environnemental (moins de consommation, moins d'émissions CO, etc.). Les opposants, eux, ne manquent pas de souligner les dangers présumés des super-camions sur le plan de la sécurité ou pour les usagers faibles que ces camions pourraient rencontrer aux sorties d'autoroute ou dans les ronds-points du réseau belge, par ailleurs jugé non adapté à de tels véhicules. Qui dit vrai ? Qui dit faux ? Tel sera un des enjeux de la phase test. Monsieur le Ministre peut-il indiquer les raisons qui poussent les décideurs politiques à opter pour les super-camions ? Est-ce également le choix de Monsieur le Ministre ? Votre collègue, M. Antoine, semble acquis à la cause. Quels avantages présentent ces super-camions ? Quelles limites faut-il recenser toutefois ? La balance de ces divers éléments suffit-elle pour s'engager dans l'accès, certes expérimental, de ces camions à notre réseau routier ? Le réseau wallon le permet-il ? Les coûts cachés (impact en terme de dégradation du réseau, attractivité relative moindre des modes alternatifs de transports, sécurité, etc.) ont-ils correctement été analysés et intégrés dans les recherches exploratoires préalables à cette*

*proposition ? Quand verra-t-on ces camions sur nos routes ? Comment le choix des accès réservés à ces camions sera-t-il effectué ?*

**M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.** – *Il y a quelques mois, dans cette enceinte, je m'étais montré favorable à la mise sur pied d'essais visant à tester, dans un cadre bien défini, la circulation de camions dits « écocombis ». La récente position du Ministre fédéral de la mobilité responsable de la législation en ces matières, permet de donner un réel point de départ à la mise sur pied de ces essais. La première étape du processus sera donc la définition par le niveau fédéral du cadre légal permettant ces tests. Pour ma part, et dans mon domaine de compétence, je serai particulièrement attentif à certains éléments. Je pense que ces tests ne pourront être réalisés que sur des itinéraires précis, définis a priori et pour lesquels aucune autre alternative modale (voie d'eau ou rail) de transport ne peut être envisagée. La Région fait des efforts pour développer la voie d'eau et la multimodalité. Nous devons donc tout faire pour soustraire à la route tout ce qui peut l'être. Dans ce contexte, ces essais devraient être réservés à des trajets limités de zoning à zoning ou dans le cadre de la desserte entre des zones portuaires ou ferroviaires et des entreprises. Pour répondre à Monsieur Fourny, je peux annoncer que je n'envisage pas de modifier des infrastructures pour la réalisation de ces tests. La définition des trajets devra tenir compte des possibilités de l'infrastructure existante. Une étude évaluant notamment l'impact de ce type de camions sur la dégradation de l'infrastructure a été pilotée par le Centre de Recherches Routières. À quantité de marchandises transportées égale, cette étude montre que l'utilisation de ce type de camions est moins agressive pour les structures de chaussées. Afin de confirmer ces résultats théoriques, je solliciterai mon Administration pour qu'elle étudie l'impact réel de ces camions sur la dégradation des revêtements tout au long de la phase de tests. Au niveau de la sécurité routière, je souhaite que la phase de test soit encadrée de manière permanente, tant au niveau de la préparation des itinéraires, que lors des transports proprement dits, par une étude de suivi qui pourrait par exemple être confiées à l'IBSR. Les camions devront faire l'objet de contrôles techniques renforcés et conduits par des chauffeurs ayant suivi une formation spécifique. Je ne pense enfin pas que le transport*

*de matières dangereuses doit être accepté pour cette catégorie de véhicules. Je suis d'accord avec Monsieur le Député Bracaval sur le fait de bien mesurer les avantages et inconvénients de cette alternative. La phase de tests devra faire l'objet d'une évaluation finale qui devra aborder toutes les questions qui sont aujourd'hui en suspens. Pour le timing, il appartient au niveau fédéral de prendre la première initiative. Différents chargeurs et transporteurs professionnels wallons sont d'ores et déjà prêts. En effet, sous l'égide de l'Union Wallonne des Entreprises, un groupe de travail a d'ores et déjà défini différents trajets potentiels qui peuvent être sélectionnés rapidement. Je pense néanmoins que l'ensemble des procédures administratives prendra encore plusieurs mois.*

**M. Dimitri Fourny (cdH).** – *Je conçois que le problème soit complexe mais il faut s'assurer que le revêtement de la route ne va pas souffrir d'une telle décision. Il faut aussi tenir compte du relief de notre Région et étudier la possibilité de ne faire rouler que les camions belges de cette envergure sur notre territoire. Je pense qu'une harmonisation européenne est nécessaire au niveau du balisage et qu'un contrôle aux frontières ne serait pas inutile. Des interventions devront être réalisées sur la structure de nos routes car certains ronds-points seront inadaptés à ces super-camions.*

**M. Philippe Bracaval (MR).** – *J'ajoute que les zones expérimentales doivent correspondre à la réalité des trajets futurs envisagés par ces véhicules. La question de l'adaptation du réseau routier à ces mastodontes se pose également.*