



Les EMS – écocombis

Notes explicatives et position de la FNTR

1) Qu'est-ce qu'un EMS ?

L'European Modular System (EMS) ou écocombi, surnommé communément méga camion, super truck ou autre gigaliner, **consiste en la combinaison de plusieurs véhicules de taille standardisée**, répondant aux poids et dimensions autorisés à la circulation en Europe, **dans le but d'obtenir des ensembles plus longs avec une plus grande capacité de chargement.**

Alors que les dimensions maximales admises dans l'ensemble de l'Union européenne pour un camion standard sont de 18,75 mètres et 40 tonnes, un EMS permet d'atteindre une longueur et un poids supérieurs (25,25 mètres et 60 tonnes voir plus).

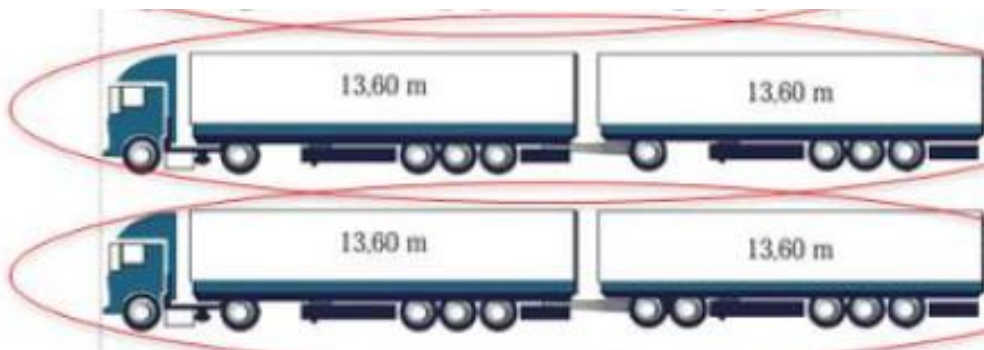
L'utilisation de ces écocombis répond toutefois davantage à la nécessité de disposer d'un volume accru que d'une capacité de chargement supplémentaire.

2) Quelles sont les différentes configurations possibles d'un écocombi en 25,25m ?

• Type A T2S3R2 : Tracteur + semi-remorque + remorque essieux centraux	A	
• Type B T2S2S3 : Tracteur + semi-remorque + semi-remorque (Bi-Train)	B	
• Type C C4R3 : Porteur + remorque	C	
• Type D C3D2S3 : Porteur + Dolly + semi-remorque	D	
• Type E C3R2R2 : Porteur + deux remorques essieux centraux	E	

Source : Lecitrailer

3) Quelles sont les différentes configurations possibles de écocombi en 32m ?



Source : Lecitrailer

4) Quels sont les principaux avantages des écocombis ?

Techniques :

- EMS 25,25 m : gain de volume + 50% (150 m³), charge utile + 60% (PTAC 60 t, CU 40t/25t). Permet de passer de 33 palettes à 52 palettes. (+58%).
- EMS 32 m : gain de volume + 100% (200 m³), charge utile + 100% (PTAC 76t, CU 51t/25t). Permet de passer de 33 palettes à 66 palettes (+100%).

Environnementaux :

- Diminution du nombre de camions sur les routes :
 - o 4 camions 25,25 m au lieu de 6 camions 16,5m = Permet de diminuer d'1/3 le nombre de PL (-33,33%)
 - o 3 camions 32m au lieu de 6 camions 16.5m) = Permet de diminuer d'1/2 le nombre de PL (-50%)



- Réduction des consommations de carburant – gain potentiel entre -20 et -30% selon les résultats des tests en Espagne ;
- Réduction des émissions de GES (25,25 m : -15% / 32m : -27%) et de polluants atmosphériques ;
- Diminution des émissions sonores ;
- Diminution des consommations de pneumatiques (et déchets).

Infrastructures :

- Diminution de la congestion du réseau routier :
 - o 6 camions 16,5m = 434m ;
 - o 4 camions 25,25m = 302m (-30.41%) ;
 - o 3 camions 32m = 230m (-47%)
- Moindre agressivité pour la chaussée (charge individuelle à l'essieu diminuée : -7,5t par essieu) ;
- Parkings, centres logistiques, ferries : -10%.

Sécurité :

- Meilleure adhésion à la route, meilleure efficacité en masse ;
- Distances de freinage raccourcies : nombre d'essieux plus important permettant un meilleur freinage (meilleure répartition des charges à l'essieu) ;
- Pas d'accidentologie accrue, voire inférieure grâce à des conducteurs triés et formés spécifiquement ;
- Si réduction du nombre de véhicules en circulation – réduction potentielle du nombre d'accidents

Social :

- Réponse à la problématique de pénurie de conducteurs.

Economiques :

- Réduction du coût du transport ;
- Augmentation de la productivité.

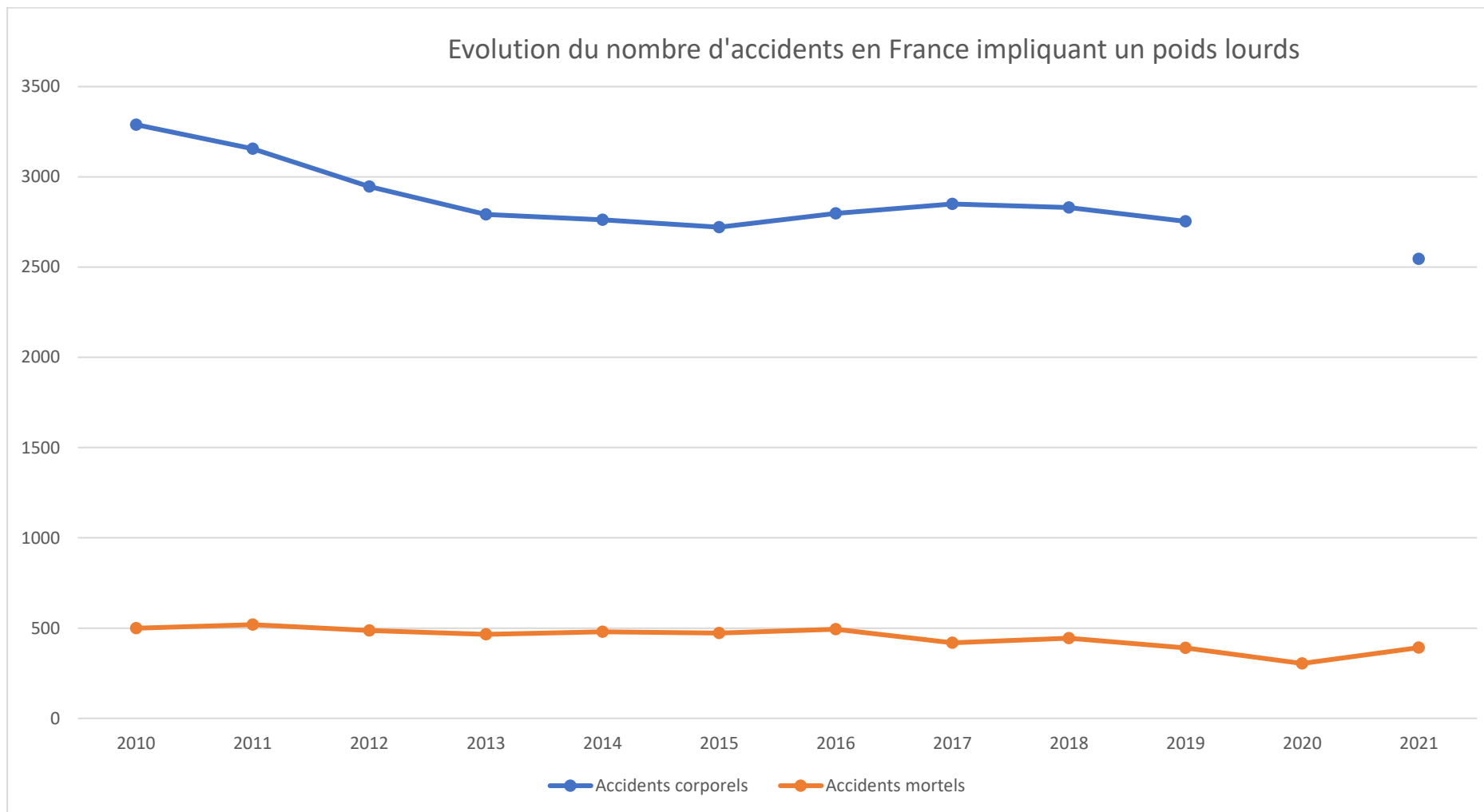
5) **Quels sont les arguments régulièrement opposés aux écocombis et comment les contrer ?**

Risque pour la sécurité routière :

Sur ce point, il est important de souligner **que l'EMS permet un meilleur freinage** en raison d'un plus grand nombre d'essieu et d'une charge à l'essieu mieux répartie (les tests de freinage réalisés sur le circuit du Creusot ont permis de démontrer qu'un 25,25m chargé à 55t lancé à 50 km/h freine 9 mètres plus tôt qu'une semi de 40 tonnes).

Concernant l'insertion dans la circulation : en 2008, les tests réalisés sur le circuit du Creusot ont permis de démontrer qu'en démarrage en côte (10%) ou avec élan, un EMS ne présente pas de difficultés pour le flot de circulation qui arriverait par l'arrière dans la mesure ou avec des puissances de 10CV la tonne, on s'aperçoit que ces véhicules montent des côtes à 10% sensiblement à la même vitesse qu'un véhicule de 40t.

Dernier point : il est souvent indiqué que l'augmentation du poids des véhicules pourrait accroître le nombre d'accidents. Si l'on observe les chiffres publiés par l'observatoire national de la sécurité routière depuis 2010, on constate que le nombre d'accidents corporels et mortels impliquant des PL n'a cessé de diminuer alors même que le 44T a été introduit en France en 2013. Cela signifie donc qu'**il n'existe aucun lien de cause à effet entre l'augmentation du poids des véhicules et l'augmentation du nombre d'accidents.**



Source : bilan annuel de la sécurité routière - Observatoire national interministériel de la sécurité routier (Onisr)

Risque pour les infrastructures :

La FNTR soutient la nécessité d'introduire les EMS sur des corridors dont les infrastructures (ponts, tunnels...) seraient préalablement vérifiées afin de s'assurer de l'absence de risques. Cela permettrait d'éviter la survenance d'accidents comme celui de Mirepoix-sur-Tarn (Haute-Garonne).

Par ailleurs, ces véhicules présentent une moindre agressivité pour la chaussée car la charge individuelle à l'essieu diminuée : -7,5t par essieu.

Risque de concurrence avec le fret ferroviaire :

La FNTR soutient la nécessité d'introduire les EMS sur des corridors non concurrentiels et complémentaires avec le fer, bien qu'il n'existe pas, à priori, de lien entre EMS et diminution de la part du fret ferroviaire. Sur ce point, depuis 2008, le fret ferroviaire en France a baissé de 20 à 30% alors même que les EMS ne sont pas autorisés. Par ailleurs, en Suède et en Finlande, où les EMS sont autorisés depuis longtemps, la part du ferroviaire est en constante augmentation.

Risque de rendre le transport plus rentable et donc d'augmenter le nombre de véhicules sur les routes :

L'utilisation d'éco-combustibles signifie surtout que pour la même quantité de marchandises transportées, moins de voyages seront nécessaires, ce qui va en réalité diminuer le nombre total de véhicules sur les routes.

6) Quelle est la situation actuelle dans les différents pays européens ?

En Europe, plusieurs pays ont d'ores et déjà autorisé la circulation d'EMS sur leur propre territoire suivant différentes modalités (poids total maximal limité, nombre de véhicules limités, itinéraires imposés), dans un cadre expérimental ou pérenne.

Quelques exemples :

- Suède : 1996, pas de restriction d'itinéraire, 60t et 25,25m ;
- Finlande : 74/76t - 34,5 m (22,5m pour les semi-remorques jusqu'à 9 essieux et 70t), étude pilote jusqu'à 104t ;
- Pays-Bas : 2018, plusieurs milliers d'EMS soumis à autorisation ;
- Danemark : 2014-2016, déploiement ;
- Norvège : 2014-2016, déploiement ;
- Allemagne : 2017, 3 silhouettes (sur 5) d'EMS autorisés dans 13 länder (sur 16), et sur itinéraires désignés, jusqu'à 40-44t. Extension à 15 Landers (sauf Berlin) sur itinéraires précis.
- Espagne : autorisation des véhicules 32m - 72t par le ministère de l'intérieur depuis Noël dernier : les nouveaux ensembles ne peuvent cependant circuler que sur les autoroutes, les voies express et les axes à grande circulation. Des autorisations préalables sont par ailleurs nécessaires.

7) Quelle est la situation en France ?

2008 : Création du club 25.25 composé de la FNTR, TLF, AUTF, OTRE et d'industriels du secteur.

2009 : Dominique Bussereau, alors ministre des Transports, lance une réflexion visant à étudier les conditions d'une expérimentation. Ce projet est abandonné en raison des vives critiques qu'il suscite : un sondage réalisé à l'initiative de France Nature Environnement met en lumière l'opposition de 81 % des Français à la circulation de tels véhicules.

Suite à cet abandon, Dominique Bussereau demande à l'Observatoire énergie environnement des transports (OEET) une analyse des enjeux énergétiques et environnementaux d'une telle mesure.

2010 : L'Observatoire énergie environnement transports (OEET) rend son rapport au secrétaire d'État 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 des transports alternatifs à la route.

2020 : Renault et Michelin proposent de créer un front uni de chargeurs, de logisticiens et d'associations professionnelles afin de porter le sujet EMS (European Modular System) de manière cohérente auprès des décideurs de l'administration (DGE et DGITM) pour obtenir une expérimentation sur un trajet non concurrentiel et complémentaire avec le fer.

La DGITM indique qu'elle n'était pas favorable à l'implémentation de l'EMS mais qu'elle reste intéressée par la démarche entreprise par le groupe de travail.

2022 : Le contexte ayant évolué (discussions sur la feuille de route de décarbonation du TRM-Art. 301, crise énergétique liée à l'environnement géopolitique déstabilisé, changement de gouvernement, nouvelles orientations politiques, objectifs européens Fit for 55), les participants au GT ont souhaité relancer ce sujet auprès des pouvoirs publics français.

Dans ce contexte, les instances de la FNTR se déclarent favorables pour solliciter auprès des pouvoirs publics une demande d'expérimentation tous profils :

- 25,25m à 60 tonnes
- et
- 32m jusqu'à 75 tonnes

Les instances soulignent toutefois la nécessité que cette expérimentation soit réalisée dans des conditions très encadrées : itinéraires non concurrentiels avec le fer et le multimodal + possibilité d'intégrer dans l'expérimentation des transporteurs adhérents à la FNTR.

2023 : Lors du Comité Interministériel de la Logistique (CILOG) de décembre 2022, Clément Beaune, alors ministre des transports annonce qu'une mission va être confiée à l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD) pour analyser l'opportunité et les conditions d'une expérimentation de l'éco-combi sur notre territoire).

La mission pilotée par Sophie MOUGARD, Directrice de l'École Nationale des Ponts et Chaussées auditionne la FNTR début mars 2023. Le rapport est ensuite remis au ministre à l'été de la même année mais son contenu n'est pas encore rendu public à ce stade. Cette décision appartient désormais au ministre des transports Patrice Vergriete.

8) Que prévoit le projet de révision de la directive européenne 96/53/CE concernant les EMS ?

Pour rappel, la directive 96/53/CE de l'UE fixe les dimensions maximales et les poids maximaux autorisés en trafic national et international pour les véhicules circulant dans l'Union européenne. La révision en cours de cette directive vise principalement à l'adapter aux évolutions technologiques, aux exigences environnementales et aux besoins de l'industrie.

Concernant spécifiquement les écocombis, la directive européenne, dans sa rédaction actuelle, prévoit uniquement, à l'initiative des États membres, la possibilité d'expérimenter les EMS.

L'une des propositions est de ne pas remettre en cause les expérimentations (qui seraient néanmoins plus encadrées dans le temps : limitées à 5 ans).

Le projet de révision de la Directive propose l'instauration d'un régime pérenne à l'initiative des États membres. Si un État membre prend la décision d'autoriser les EMS sur son territoire, alors, il doit les autoriser en transport international à condition que les critères de poids et dimensions et de sécurité routière qu'il a fixé soient renseignés.

Il manque dans la proposition de la Commission le fait de pouvoir analyser le risque de concurrence avec le fret ferroviaire.

La proposition consiste à exiger, dans une logique de guichet unique, que ce soit simple de faire des EMS et facile pour une entreprise de savoir où elle peut faire des EMS.

9) Quelle est la position de la FNTR sur la proposition relative aux écocombis dans le projet de révision de la directive européenne ?

Pour la première fois depuis son inclusion dans la législation européenne en 1996, des règles explicites sont proposées pour permettre les opérations transfrontalières avec les EMS. Ces combinaisons de véhicules améliorent la productivité du transport tout en consommant moins de carburant.

La FNTR soutient pleinement la possibilité pour les États membres d'autoriser l'utilisation au niveau national et transfrontalier des écocombis, à condition que les critères de poids et dimensions et de sécurité routière qui seront fixés par la France soient respectés. Par ailleurs, l'utilisation des EMS doit se faire sur des itinéraires non concurrentiels et complémentaires avec le fer et le multimodal.

Enfin, il est important que les conducteurs qualifiés pour conduire des écocombis ne soient pas obligés de repasser une formation dans un autre État pour pouvoir conduire des EMS.

Les EMS doivent cependant être utilisés dans un cadre limité et contrôlé.

10) Quelle suite au vote du parlement en faveur des écocombis ?

Le vote du parlement européen en faveur des EMS constitue une étape supplémentaire pour aller vers une circulation transfrontalière de ces véhicules. Néanmoins, cette position n'engage à ce stade que le parlement européen.

Il y aura ensuite de nouvelles discussions avec les autres institutions (le Conseil et la Commission) à travers un trilogue. Il faudra dans ce cadre parvenir à se mettre d'accord. Un certain d'États membres pourraient ensuite bloquer dont la France qui ne veut pas de méga camions sur ces routes.

En conclusion, il est assez peu probable que les mégas camions arrivent rapidement sur les routes françaises.

En savoir plus :

- Démonstration de l'EMS sur le circuit de l'APTH au Creusot
<https://www.youtube.com/watch?v=75jT3TPY58A>

