



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Luxembourg, le 29 juin 2021

Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N° 4356 du 25 mai 2021 des honorables députés Messieurs Max Hahn et Gusty Graas, concernant le camion du type « Eco combi », tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

**Äntwert vum Här François Bausch, Minister fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten, op
d'parlamentaresch Fro n°4356 vum 25. Mee 2021 vun den honorabelen Deputéierte Max Hahn et
Gusty Graas betreffend „Camion du type „Eco combi“**

Déi honorabel Deputéiert stellen d'Fro ob et virgesinn ass an Zukunft verstärkt op esou genannte "Eurocombis" am Beräich vum Giddertransport op ëffentleche Stroossen zeréckzegräifen, fir esou déi gefuerdert d'Klimaziler bis 2030 am Beräich vum Transportsecteur zu Lëtzebuerg ze areechen.

Fir d'Areche vun den ugestrieften Zieler ass et grondsätzlech wichteg de gesamten Transportsecteur ze analyséieren an sech net reng op den Stroosentransport ze fokusséieren. Dëst géif ee falscht Bild ginn, a kann zu falschen Interpretatioune féieren. Eleng duerch eng Erhéijung vun der Luetkapazitéit vu Gefierer, déi fir de Giddertransport op der Strooss agesat ginn, wiert et net zu enger Verbesserung vun den Emissiounen am gesamte Giddertransport kommen. Esou eng simplistesche Approche ass leider net méiglech.

Gigaliner, wéi d' "Eurocombis" och genannt ginn, goufe viru Jore vu verschiddene Speditiounsfirme promovéiert, well se grondsätzlech eng Reduktioun vun de Käschten am Stoessegiddertransport mat sech bréngen. Et geet een dervun aus dat et esou méiglech ass fir d'Transportkäschten ëm bis zu 30% ze reduzéieren. Dës Käschteverbesserung kéint allerdéngs dozou féieren, dass de Stoessegidderverkéier der Schinn virgezu kéint ginn, wat kontraproduktiv zu de Gesamtreduktioune wier. Well genau hei ass unzesetzen, andeems esou vill wéi méiglech vum Wuerentransport, bei deem laang Strécke mussen zeréckgeluecht ginn, iwwert d'Schinn gemaach ginn, a just kuerz Strecken iwwert Strooss realiséiert ginn.

Genau dësen Usaz gëtt och op internationalem Niveau vertrueden. Esou gouf bei der UN-Klimakonferenz ganz kloer dozou plädéiert, dass et d'Ziel muss sinn een emissionsfräie Giddertransport ze realiséieren. Dëst ass awer nëmme méiglech, wann déi richteg Transportmëttel agesat ginn, heescht eng kohärent Mixitéit aus verschiddenen Transportmëttelen, déi ofhängeg vun der Distanz a Regiounen agesat ginn.

Zousätzlech dozou ass dorobber ze verweisen, dass och wann d'Achselaaschte vun dëse Gigaliner villäicht net méi grouss ginn, d'Dimensiounen awer däitlech iwwert deene vun den normale Gefierer leien. Dës Dimensioune goufen iwwert d' « Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international » festgeluecht. Woubäi et wichteg ass ze präziséieren, dass d'Direktiv iwwert säin Artikel 4 et erméiglecht um nationalen Territoire mat méi groussen Dimensiounen ze fueren. Zur Zäit gëtt et fir Lëtzebuerg nach keng Analyse, wéi eng ëffentlech Stroossen fir esou en Typ vu Camion mat deene Längten, Tonnagen an Achselaaschte géeege sinn. Et kann een dovun ausgoen, dass d'Geometrie'en vum lëtzebuergeschen Autobunnresseau, am Fall wou déi Gefierer am Transit duerch Lëtzebuerg fueren, adaptéiert sinn.

Allerdéngs muss an deem Fall sécher gestallt ginn, dass all Operateur déi gläich Konditiounen huet, wisou de Begrëff vun der "approche modulaire" wichteg gëtt. Dës erlaabt et deemno mat Standard-Eenzelfeierer eng Kombinatioun vu Gefierer ze maachen, wouduerch déi maximal Längt vu 25,25 Meter vun de Gigaliner zu stane kënn. Am Géigesaz dozou ass ee Camion-Remorque 18,75 Meter laang an ee Camion-Semi-Remorque kann eng Gesamtlängt vu 16,50 Meter hunn.

Déi Gesamtlängt vu 25,25 Meter vun de Gigaliner géif allerdéngs bei der Benetzung op ëffentleche Stroossen bedeuten, dass eng ganz Rei Modifikatioune missten am Beräich vun der Stroosseninfrastruktur

gemaach ginn. Op den Autobunnen, wou een déi Gefierer wuel am éischte kéint asetzen, missten zum Beispill d'Nothaltebuchten ugepasst ginn. Well allerdéngs och muss bis op Destinatioun gefuer ginn, kéint et zu weidere Problemer beim Passéiere vu Kreesverkéieren oder soss Obstaklen kommen. All dës Modifikatioune sinn natierlech mat héijen Investissementer verbonden. Zousätzlech dozou kéint et duerch den Asaz vun esou laange Gefierer verstärkt zu geféierlecher Situatioun mat anere Stroossegefierer kommen, besonnesch bei den Op- an Offaarten op der Autobunn. Wat de Reseau vun de Landstroossen ubelaangt, ausseruerts an inneruerts, esou ewéi besonnesch d'Zoufaartsstroossen zu de jeeweiligen Industriegebieder respektiv Tankstellen kann zum haitegen Zäitpunkt keng Ausso duerch en Manktem un Erfahrungswärter mat esou Gefierer getraff ginn. Et misst op jidder Fall fir all Itineraire, wou esou Gefierer géife fueren, déi haut eng Spezialgenehmegung brauchen, déi komplett Streck op déi techesch Restriktiounen (Längt, Wendekreess, Tonnage, Visibilitäten, etc.) iwwerpréift ginn.

Allerdéngs, ginn et nieft dem Asaz vu méi grouse Gefierer eng Rei aner Usätz fir den Energieverbrauch an domadder d'Emissiounen vu Camionen ze reduzéieren. Esou goufe mat der « *Décision (UE) 2019/984 du Parlement Européen et du Conseil du 5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité* », Ännerunge proposéiert fir d'Kabinnen vun de Camione méi ronn ze maachen, an domadder eng besser Aerodynamik ze areschen. Eng sou modifizéiert Camionskabinn kann zu enger Verbesserung vu bis zu 12% an der Aerodynamik bäidroen, woumadder de Verbrauch bis zu 5% reduzéiert ka ginn. Nieft dësem positiven Effekt op d'Energieeffizienz, huet déi zukënfteg Form vun de Kabinnen och ee Virdeel an der Verkéierssicherheit, well doudeg Wénkele reduzéiert ginn. Zousätzlech zu de Kabinen ass et awer och mëttlerweil erlaabt Systemer op den Unhänger ze verbauen, fir d'Aerodynamik ze verbessern. Esou gesäit de 5. Alinea vum Artikel 4 vum « *Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques* » vir, dass déi speziell aerodynamesch Équipementen net zur Längt vum Gefier zielen. Woubäi déi Systemer verschidden Dispositiounen musse respektéieren (zB. Akklapbar wann am urbane Raum gefuer geet) an et zu kenger Vergréisserung vun der Luetfläch kommen dierf.

« Par dérogation à ce qui précède, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 8ter ainsi qu'à l'article 9bis de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international telle qu'elle a été modifiée et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE précitée, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues aux alinéas 1, 2 et 3, afin de permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, sans pour autant augmenter la longueur de la zone de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules. »

Nieft dëse Méiglechkeete fir d'Energieeffizienz vu Camione generell ze verbessern ass et allerdéngs och wichteg néi Technologien am Beräich vum Undriff vun dëse Gefierer weider ze driewen. An dësem Zesammenhang ass besonnesch, nieft der Elektromobilitéit op de Waasserstoff anzegoen. Esou gëtt schonn zënter puer Joer dru geschafft fir eng Waasserstofftankstell hei zu Lëtzebuerg ze bauen an esou och dem Secteur d'Méiglechkeet ze schafen op dës Technologie zeréckzegräifen. D'Zil ass et an den nächste Méint dëse Projet weider ze driewen an ze konkretiséieren. Et ass allerdéngs wichteg ze betounen, dass dee benotzte Waasserstoff dann och muss aus erneierbaren Energien hiergestallt gëtt.

Nieft dësen Usätz am Beräich vum Giddertransport iwwert Strooss ass et allerdéngs wichteg, a wéi och scho beschriwwen, de gesamte Secteur ze berécksiichtegen, dee viru groussen Erausforderunge steet.