



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2007/2
26 décembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail CEE du transport intermodal et de la logistique

Quarante-septième session
Genève, 5-6 mars 2007
Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

**SURVEILLANCE DES POIDS ET DES DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT
UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL**

Transport des conteneurs ISO de 45 pieds de long sur le réseau routier européen

Note du secrétariat

I. HISTORIQUE ET MANDAT

1. En mars 2005, le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE du transport intermodal et de la logistique a adopté une opinion sur la proposition de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) visant à normaliser les conteneurs de 45 pieds (13 716 mm) de long (TRANS/WP.24/107, par. 20 à 22 et annexe). Dans les paragraphes du dispositif de cette opinion conjointe (TRANS/WP.24/107, annexe), il est déclaré ce qui suit:

- «1) Les exploitants de conteneurs ont le droit d'utiliser et de faire normaliser via l'ISO telle ou telle unité de chargement (conteneur, caisse mobile) dès lors qu'elle leur convient et répond à leurs besoins commerciaux pour le transport efficace de port à port.

- 2) Les arguments avancés dans le document ISO/TC/104/SC.1 N 405¹ en vue de réviser les normes ISO existantes pour y incorporer les conteneurs d'une longueur de 45 pieds portent uniquement sur le transport maritime de port à port à l'exclusion des services de transport terrestre intermodal par route, chemin de fer, voie navigable ou navigation maritime à courte distance.
- 3) Dans l'Union européenne, la Directive 96/53 du Conseil interdira, au plus tard le 31 décembre 2006², le transport par route des conteneurs d'une longueur de 45 pieds (13 716 mm) proposés par l'ISO (les unités de 45 pieds de long pourront être transportées par route si leurs angles avant sont arrondis à partir de la longueur de 13 600 mm)³. La nouvelle Directive proposée par le Parlement européen et le Conseil européen sur les unités de chargement intermodales, qui contient aussi des propositions sur une unité européenne de chargement intermodale (UECI) normalisée, ne modifiera pas les dimensions maximales admissibles pour les véhicules routiers stipulées dans la Directive 96/53 du Conseil.
- 4) Dans la plupart des autres pays européens, un conteneur de 45 pieds de long n'est pas non plus en conformité avec les règlements actuels de la circulation routière⁴.
- 5) Rien n'indique que les gouvernements vont autoriser des véhicules plus longs sur le réseau routier européen capables de transporter les conteneurs de 45 pieds proposés par l'ISO.
- 6) Le conteneur de 45 pieds de long proposé par l'ISO ne pourrait donc pas être transporté librement par les différents modes de transport terrestre en Europe, compromettant ainsi l'efficacité de la circulation dans l'arrière-pays des ports. Il ne contribuera pas non plus aux objectifs de politique européenne visant à promouvoir des systèmes intermodaux efficaces de transport à un niveau équitable et causera des coûts supplémentaires de transbordement dans le cas où un transport routier final est nécessaire (en raison des nécessités de chargement et déchargement supplémentaires

¹ Reproduit dans le document TRANS/WP.24/2004/4.

² Art. 4 6) 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 (JO L 235 du 17 septembre 1996, p. 59) modifiée par la Directive 2002/7/CE (JO L 067 du 9 mars 2002, p. 47).

³ Annexe I, article 4 4) de la Directive 96/53/CE: «La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m.».

⁴ Seulement 14 des 55 États membres de la CEE sembleraient permettre des dimensions pour le transport routier national compatibles avec la longueur de 45 pieds du conteneur ISO proposé (enquête entreprise par l'Union internationale des transports routiers (IRU)).

des conteneurs dans les ports pour respecter la Directive européenne 96/53 relative aux poids et dimensions des véhicules routiers).

- 7) À cause de sa largeur intérieure restreinte, ne permettant pas le chargement de deux palettes côte à côte (c'est-à-dire 2 x 1 200 mm, plus la marge de manœuvre nécessaire), le conteneur de 45 pieds de long proposé par l'ISO ne semble présenter aucun intérêt commercial ni pour les expéditeurs ni pour les transporteurs terrestres intra-européens, ni même pour le transport maritime à courte distance.
- 8) Les inquiétudes exprimées dans la résolution n° 241 du CTI en date du 5 février 1993⁵ sont toujours valables aujourd'hui et applicables aussi à la nouvelle proposition de l'ISO d'un conteneur d'une longueur de 45 pieds en tout cas tant que l'incidence de leur transport sur les routes européennes, particulièrement en ce qui concerne la sécurité routière et les restrictions d'infrastructure routière, n'a pas été évaluée.
- 9) Le secrétariat de la CEE est prié d'informer le TC 104 de l'ISO de cette opinion, bien avant sa vingt-deuxième session plénière (Londres, 12 et 13 mai 2005).».

2. En octobre 2005, le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE a noté que la proposition visant à normaliser les conteneurs maritimes de 45 pieds de long avait été adoptée par l'ISO en vue de sa publication en tant que norme internationale. Le Groupe de travail a regretté cette décision et réaffirmé que le conteneur de 45 pieds proposé par l'ISO n'apportait rien au transport intermodal ni à la normalisation mondiale et ne faisait que satisfaire des intérêts régionaux concernant le transport maritime port à port. Dans la plupart des 55 pays composant la région de la CEE, ce nouveau conteneur n'est pas adapté au transport de marchandises palettisées (selon la Norme ISO), se prête mal au transport par chemin de fer et par voie navigable et, à compter du 1^{er} janvier 2007, sera interdit de transport sur les routes des 25 pays de l'Union européenne, conformément à la Directive 96/53 du Conseil.

3. Le Groupe de travail a rappelé que la Commission européenne n'avait aucunement l'intention de modifier dans un avenir prévisible la Directive 96/53 dans ce sens. En outre, le Groupe de travail a prié le secrétariat de continuer à surveiller les poids et les dimensions des unités de transport intermodal, conformément à la résolution n° 241 du Comité des transports intérieurs en date du 5 février 1993 et de lui signaler tout fait nouveau dans ce domaine (TRANS/WP.24/109, par. 38 à 41).

II. LES CONTENEURS DE 45 PIEDS EN CIRCULATION DANS LA RÉGION DE LA CEE

4. La capacité totale des conteneurs ISO de 45 pieds circulant dans le monde est estimée à 440 000 TEU⁶, soit environ 2 % de la capacité du parc mondial de conteneurs (20 millions de TEU). On estime qu'environ 80 % de ces conteneurs ISO de 45 pieds servent au transport de

⁵ TRANS/WP.24/2004/4.

⁶ TEU = Twenty foot equivalent unit (unité équivalant à un conteneur ISO de 20 pieds).

marchandises en direction et en provenance des États-Unis d'Amérique, principalement dans le cadre d'échanges avec l'Extrême-Orient, et que 20 % seulement, soit 88 000 unités, servent au transport de marchandises en direction et en provenance de ports européens, pour l'essentiel sur des navires porte-conteneurs.

5. Des opérateurs européens de transport maritime sur courte distance utilisent aussi, principalement dans le nord de l'Europe, un parc – peu important mais qui va croissant – de conteneurs non ISO de 45 pieds adaptés aux palettes, dont le nombre se situerait, d'après les estimations, entre 30 000 et 35 000 unités.

III. TRANSPORT DE CONTENEURS DE 45 PIEDS SUR LES ROUTES DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

6. La Directive de la Communauté européenne 96/53/CE sur les poids et les dimensions en transport routier fixe des dimensions maximales autorisées pour les véhicules et les unités de chargement dans le domaine du transport routier national et international au sein des États membres de l'Union européenne. En raison du mode de calcul utilisé dans cette directive, les conteneurs de 45 pieds dépassent de 9 cm (pour les conteneurs ISO) et de 12 cm (pour les conteneurs adaptés aux palettes) la longueur maximale autorisée par la Directive.

7. Aux termes de l'article 4 6) de la Directive, les États membres de l'Union européenne peuvent autoriser que des véhicules utilisés pour le transport de marchandises et immatriculés ou mis en circulation avant la mise en application de la Directive circulent, jusqu'au 31 décembre 2006, sur leur territoire avec des dimensions dépassant celles fixées par la Directive, ce qui a permis aux conteneurs ISO de 45 pieds ainsi qu'aux conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes de circuler sur le réseau routier de l'Union européenne. Or, en vertu de l'article susmentionné, cela ne sera plus possible à compter du 1^{er} janvier 2007.

8. En ce qui concerne les autres modes de transport (cabotage, navigation intérieure et rail), les conteneurs ISO de 45 pieds et les conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes pourront continuer de circuler librement dans les États membres de l'Union européenne après le 31 décembre 2006.

9. Apparemment, afin d'apaiser les préoccupations de certaines parties prenantes, la Commission européenne a publié, le 27 novembre 2006, un document de travail prévoyant la possibilité d'autoriser la circulation sur le réseau routier des États membres de l'Union européenne, après le 31 décembre 2006, des conteneurs ISO de 45 pieds et des conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes, au moyen d'une des deux options suivantes⁷:

Option 1: Modifier la Directive 96/53/CE afin qu'elle autorise le transport des conteneurs ISO de 45 pieds et les conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes. Cette option a été écartée pour l'heure car il n'était à l'évidence pas possible de mener à bien la procédure législative nécessaire avant le 31 décembre 2006, c'est-à-dire la date à laquelle prend fin la dérogation temporaire applicable aux conteneurs de 45 pieds.

⁷ European Commission staff working document on the continuous carriage of 45' containers in national road transport (Brussels, November 27, 2006) (SEC (2006)1581).

Option 2: Appliquer les articles 4 3) et 4 4) de la Directive 96/53/CE, qui disposent que les États membres de l'Union européenne peuvent autoriser, au titre de la notion de «charges indivisibles» ou de l'«approche modulaire», la circulation, sur leur territoire, de véhicules ou d'ensemble de véhicules ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées dans la Directive. Conformément à l'interprétation des articles 4 3) et 4 4) de la Directive présentée par la Commission européenne, il serait possible de continuer à utiliser, en transport national, des conteneurs ISO de 45 pieds et des conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes, à condition que les États membres de l'UE intéressés en décident ainsi individuellement, qu'ils prennent à cette fin, sans discrimination, les mesures administratives nécessaires (art. 4 3)) et qu'ils informent la Commission européenne de ces mesures (art. 4 4)).

10. La Commission européenne est d'avis que grâce à cette interprétation des articles 4 3) et 4 4) de la Directive 96/53/CE, les règles relatives aux dimensions des véhicules et des unités de chargement répondront aux besoins de l'Europe dans les domaines de la logistique moderne et de la mobilité durable.

11. Il résulte de cette interprétation, qui doit être mise en œuvre individuellement par chacun des États membres de l'Union européenne, que les conteneurs ISO de 45 pieds et les conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes ne pourront être utilisés que dans des opérations de transport national à l'intérieur des États membres de l'UE. Les autres modes de transport, à savoir le cabotage, le transport par voie navigable ou le rail, pourront être utilisés sur des distances plus longues pour des opérations de transport entre les États membres de l'UE.

IV. INCIDENCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DANS LES ÉTATS MEMBRES DE LA CEE

12. Rappelant les observations qu'il a faites et les décisions qu'il a prises concernant cette question lors de ses sessions précédentes⁸, le Groupe de travail souhaitera peut-être:

a) Être informé de la manière dont les autres organes de l'UE et les États membres de l'UE ont réagi et donné suite à cette interprétation de la Commission européenne;

b) Examiner les conséquences que pourrait avoir l'application éventuelle de cette interprétation par les États membres de l'UE pour le transport routier des conteneurs ISO de 45 pieds et des conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes dans les États de la région de la CEE non membres de l'UE.

⁸ TRANS/WP.24/99, par. 10; TRANS/WP.24/2003/4; TRANS/WP.24/2003/3; TRANS/WP.24/2003/2; TRANS/WP.24/101, par. 20 à 23; TRANS/WP.24/103, par. 21 à 23; TRANS/WP.24/2004/4; document informel n° 4 (2004); TRANS/WP.24/105, par. 20 et 21; TRANS/WP.24/2005/4; TRANS/WP.24/107, par. 20 à 22 et annexe; TRANS/WP.24/2005/8; TRANS/WP.24/109, par. 38 à 41.