



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Cinquante-sixième session**

Genève, 21 et 22 octobre 2013

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Thème retenu pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodales dans un contexte paneuropéen»**Poids et dimensions des unités de transport intermodales dans un contexte paneuropéen****Note du groupe informel d'experts du WP.24 et du secrétariat****I. Mandat**

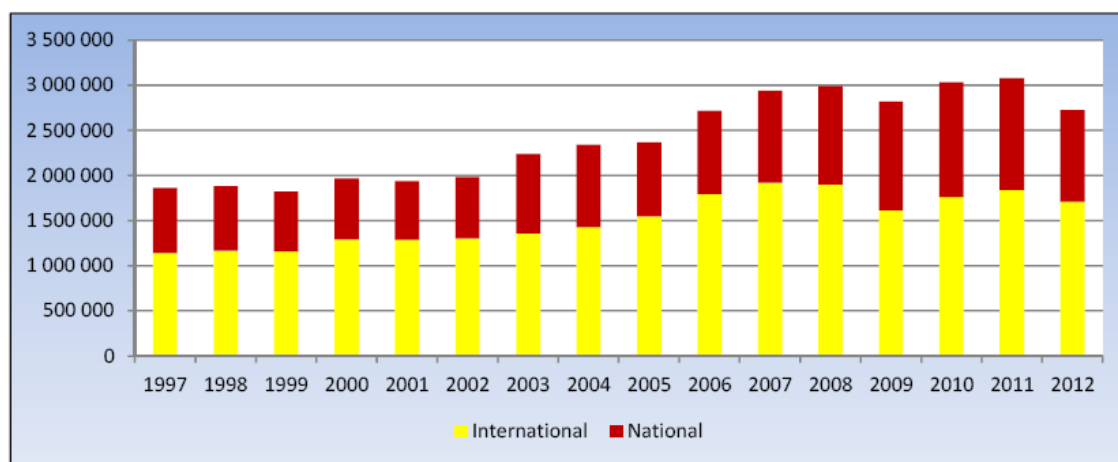
1. Le présent document a été établi sur la base des produits/activités du module 6 (Transport intermodal et logistique) du programme de travail du sous-programme «Transports» pour 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9 et Rev.1) tels qu'adoptés par le Comité des transports intérieurs le 1^{er} mars 2012 et le 28 février 2013 (respectivement (ECE/TRANS/224, par. 93, et ECE/TRANS/236, par. 72).
2. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa dernière session, et aux orientations sur les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/131, par. 68, ECE/TRANS/WP.24/125, par. 21, 40 et 41), le thème du débat de fond de sa session de 2013 sera «Poids et dimensions des unités de transport intermodales dans un contexte paneuropéen».
3. Tenant compte des travaux que le groupe informel d'experts du WP.24 a réalisés à sa session tenue le 2 juillet 2013 à Paris, le secrétariat a établi le présent document, qui servira de base de discussion.

II. Opérations de transport intermodal en Europe

4. Le transport intermodal, tout particulièrement en ce qui concerne la combinaison rail-route a globalement bien progressé au cours des dernières années malgré des reculs enregistrés récemment en raison du ralentissement économique, surtout dans la partie méridionale de l'Europe et de fermetures temporaires des tunnels ferroviaires du Brenner et du Gothard en 2012. Ceci a conduit, entre 2011 et 2012, à une baisse de 11 % du trafic intermodal (en nombre d'envois) pour l'ensemble des membres de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR). Le transport accompagné a même subi une baisse de 24 %. En termes de tonnes-kilomètres, cette baisse était moins nette, mais restait de l'ordre de 5 et 19 % respectivement pour le transport intermodal total et le transport intermodal accompagné (voir aussi les graphiques ci-dessous).

Graphique 1

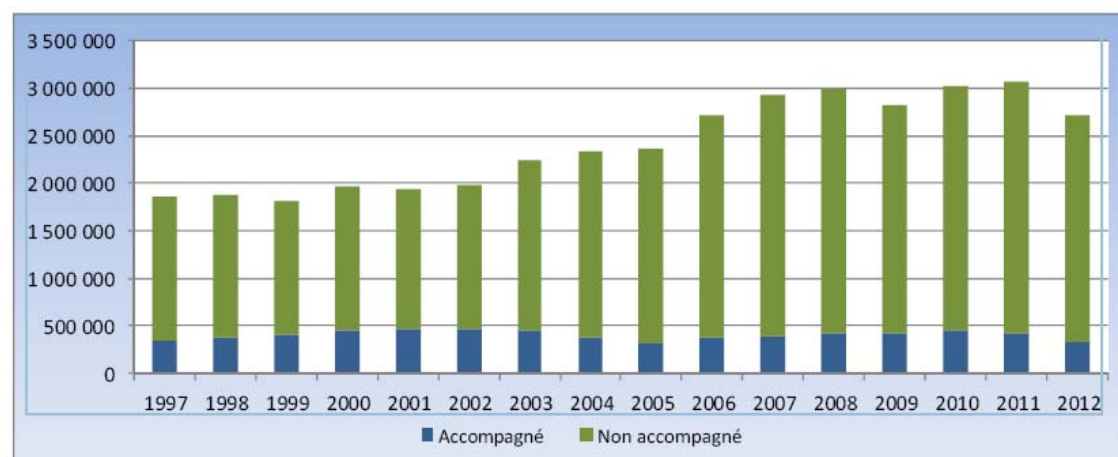
**Transport intermodal rail-route en Europe (sociétés membres de l'UIRR)
Trafic national et international (1997–2012)**



Source: UIRR.

Graphique 2

**Transport intermodal rail-route en Europe (sociétés membres de l'UIRR)
Trafic accompagné (Ro-La) et non accompagné (1997–2012)**



Source: UIRR.

5. On peut cependant s'attendre à ce que le transport intermodal se redresse et poursuive sa tendance à la hausse dans les années à venir, en raison des encombrements affectant les réseaux routiers, tout particulièrement sur les grands axes européens nord-sud, de l'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire du Gothard en 2016 et de la poursuite des efforts faits par les pays membres de la CEE pour rendre les transports terrestres européens plus durables (avec une réduction des émissions (gaz à effet de serre, particules et bruit)), moins dépendants des produits pétroliers et moins affectés par des accidents.

III. Poids et dimensions pour le transport intermodal intra-européen

6. De telles évolutions ne sont cependant pas garanties. Le transport intermodal intra-européen, rail-route tout particulièrement, est un système complexe dont les coûts fixes sont relativement élevés et qui nécessite des temps importants pour la mise au point et la fourniture de l'infrastructure ferroviaire, du matériel roulant (véhicules ferroviaires spéciaux), des terminaux de transbordement et des installations de stockage temporaire. Les opérateurs de transport intermodal ont donc du mal à faire face aux fréquentes variations touchant la demande de transport et les capacités des infrastructures. Ceci est à comparer avec le transport routier où la plupart des coûts fixes d'infrastructure sont payés par le contribuable et où les équipements, dont les camions, sont généralement amortis en moins de dix ans.

7. De manière similaire, de fréquents changements dans le cadre réglementaire nuisent au développement du transport intermodal. Ceci vaut tout particulièrement pour les modifications dans les poids et dimensions des unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles et camions) qui, pour pouvoir être utilisées efficacement, doivent respecter tous les paramètres techniques applicables aux véhicules et à l'infrastructure ferroviaires (gabarit de chargement) ainsi que le cadre réglementaire applicable aux parcours routiers terminaux.

8. Pour ce qui est du transport intermodal faisant appel aux voies navigables, la largeur des écluses et des bateaux de navigation intérieure impose des restrictions à long terme à l'augmentation des dimensions extérieures des conteneurs et des caisses mobiles. Il faut en tenir compte pour permettre un déplacement efficace d'unités de transport intermodales sur les réseaux européens de voies navigables encore largement inexploités.

9. Compte tenu de ces spécificités, il est évident que des décisions d'investissement dans les actifs corporels des services de transport intermodal ne seront prises que si l'on peut faire des calculs sur l'ensemble du cycle de vie et compter sur des conditions réglementaires à long terme stables et prévisibles.

10. Compte tenu de l'importance du transport routier pour les marchés du transport intra-européen, les dimensions et les capacités de chargement des unités de transport intermodales devraient être déterminées en fonction des caractéristiques techniques et opérationnelles des camions: tout ce qui peut être transporté par route doit aussi pouvoir être transporté dans le cadre du transport intermodal.

11. Pendant plus de deux décennies, et, assurément, depuis l'entrée en vigueur de la Directive 96/53 CE du 25 juillet 1996 dans l'Union européenne (UE), les capacités maximales de charge, exprimées en termes de dimensions, des véhicules routiers opérant dans la circulation internationale sont restées fixées comme suit:

- Longueur: 18,75 m (trains routiers) et 16,50 m (véhicules articulés);
- Largeur: 2,55 m (2,60 m pour le transport à des températures contrôlées);
- Hauteur: 4,00 m.

12. Dans tous les autres pays européens qui sont membres de la CEE, les mêmes dimensions maximales s'appliquent aux véhicules routiers de transport de marchandises, sauf en Scandinavie et dans plusieurs pays d'Europe orientale où des véhicules plus longs sont autorisés (entre 20 et 25,25 m)¹.

13. De manière similaire, dans la plupart des pays membres de la CEE, le poids total maximal autorisé pour les véhicules de transport de marchandises est de 40 tonnes. Des exceptions s'appliquent là aussi en Scandinavie (jusqu'à 60 tonnes) et dans certains pays d'Europe orientale, tels que la Fédération de Russie et l'Ukraine où le maximum autorisé n'est que de 38 tonnes². Des limites de poids supérieures s'appliquent par ailleurs dans plusieurs pays pour les transports routiers terminaux entrant dans le cadre d'opérations de transport intermodal (maximum de 44 tonnes)³.

14. En novembre 2012, le Groupe de travail avait noté que la Directive 96/53/CE et la Directive 97/27/CE (masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques – certificat de réception) faisaient actuellement l'objet d'une révision effectuée par les organes compétents de l'UE (ECE/TRANS/WP.24/131, par. 60 à 63, et Corr.1)⁴.

15. Cette révision, lancée parce que de nouvelles technologies étaient disponibles et qu'il fallait réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de combustibles fossiles dans les transports pourrait peut-être conduire à autoriser des largeurs et des longueurs plus grandes pour les véhicules à moteur et ensembles de véhicules routiers. Un accroissement de la longueur des véhicules pourrait être nécessaire pour améliorer l'aérodynamique et la sécurité routière sans avoir à modifier la longueur de chargement. Un accroissement du poids pourrait être nécessaire pour promouvoir l'installation de nouveaux systèmes de propulsion sans porter atteinte à la charge utile. Il reste à réaliser des études et à faire des vérifications pour déterminer si l'installation de dispositifs aérodynamiques sur les unités de transport intermodales rendrait dangereux leur transport sur des véhicules ferroviaires et sur des bateaux de navigation intérieure.

16. D'autres propositions actuellement examinées concernent la longueur maximale de chargement des semi-remorques qui est actuellement fixée à 13,60 m dans la plupart des pays. Une augmentation de la longueur de 12 cm permettrait le transport de caisses mobiles/conteneurs européens de 45 pieds à arrêtes vives dans lesquels 33 europalettes (1,2 m x 0,8 m) peuvent être chargées. Ces caisses mobiles/conteneurs européens pourraient

¹ Pour de plus amples informations, voir Forum international des transports: www.internationaltransportforum.org/.

² Pour de plus amples informations, voir Forum international des transports: www.internationaltransportforum.org/.

³ Pour de plus amples informations, voir le site Web du WP.24: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

⁴ La Directive 97/27 a été remplacée par le Règlement n° 1230/2012 du 12 décembre 2012 portant application du Règlement n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil de l'Europe en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Europe.

être facilement transportés par chemin de fer et manutentionnés dans les terminaux. Cependant, du fait de leur largeur, des problèmes pratiques pourraient être rencontrés pour les arrimer de manière optimale sur les bateaux européens de navigation intérieure.

17. Le Groupe de travail a examiné à des sessions antérieures des propositions visant à autoriser les «mégacamions» mesurant au maximum 25,5 m de long et pesant jusqu'à 60 tonnes sur le réseau routier européen. De tels ensembles camion-remorque sont déjà autorisés depuis de nombreuses années et dans des conditions spécifiques dans certains États membres de la CEE, tels que la Finlande, les Pays-Bas et la Suède. Dans d'autres pays, comme l'Allemagne et la Belgique, des essais sont en cours pour évaluer, dans des conditions techniques et des conditions de fonctionnement très restrictives, les conséquences de l'utilisation de tels camions sur l'infrastructure et la sécurité routières.

18. Certains représentants de pays avaient fait part de leur crainte, indépendamment de considérations relatives à l'infrastructure et à la sécurité routières, que l'autorisation de ces mégacamions porte atteinte au développement du transport intermodal et entraîne un transfert massif du rail à la route pour le transport à longue distance, ce qui serait incompatible avec les politiques de transport durable de plusieurs pays européens (ECE/TRANS/WP.24/131, par. 60 à 63 et Corr.1).

19. Compte tenu de ce qui précède, il semble justifié, avant que de nouveaux règlements ne soient adoptés sur la modification des capacités de charge et/ou sur les dispositifs aérodynamiques, de demander que des études détaillées soient réalisées sur la compatibilité avec l'augmentation des largeurs et des longueurs des véhicules automobiles et ensembles de véhicules routiers et sur les effets d'une telle augmentation. De telles mesures peuvent faire diminuer les émissions et accroître la sécurité des véhicules routiers, mais peuvent ne pas déboucher sur un système de transport globalement plus durable.

IV. Le transport intermodal européen en tant que composante des chaînes mondiales de transport

20. Le transport intermodal européen a, à raison d'environ 60 %, des ports maritimes européens pour provenance ou pour destination. Ce transport s'effectue essentiellement avec des conteneurs ISO de 20 et 40 pieds.

21. Par conséquent, pour le transport intermodal européen à destination de pays extérieurs à l'Europe, la norme ISO et les conteneurs de grande capacité sont la référence et les opérations se déroulent actuellement sans difficultés dans le cadre des services de transport intermodal mettant en jeu la route, le rail et les voies navigables. C'est pour ces raisons que la CEE a rejeté en 1992 l'introduction de nouveaux conteneurs ISO de la série 2 présentant une longueur de 49 pieds et une largeur de 8 pieds, 6 pouces.

22. Le parc de conteneurs ISO (au total, 33 millions d'unités EVP (Équivalent Vingt Pieds)) est actuellement composé à 90 % de conteneurs normalisés de 20 et 40 pieds. Environ 530 000 EVP correspondent à des conteneurs ISO de grande capacité de 45 pieds qui sont principalement utilisés dans le trafic entre les ports et l'arrière-pays. Environ 190 000 EVP correspondent à des conteneurs européens de la largeur d'une palette utilisés pour le trafic en provenance ou à destination de l'Irlande et du Royaume-Uni. Toutes ces unités peuvent aussi être utilisées dans le cadre des services de transport intermodal. Il n'est pas actuellement prévu de modifier les dimensions et poids maximaux autorisés des conteneurs normalisés ou d'apporter à la composition de l'ensemble du parc de conteneurs des changements majeurs qui iraient dans le sens d'un allongement et d'un élargissement des unités.

23. En 2012, le Groupe de travail avait pris note de l'avis du Groupement européen du transport combiné (GETC) selon lequel une longueur de 53 pieds (16,15 m) et une largeur de 8 pieds, 6 pouces (2,6 m) correspondraient aux dimensions de la plupart des remorques et conteneurs terrestres utilisés en Amérique du Nord et au Mexique et que cette longueur pourrait aussi être optimale pour les unités de transport intermodales européennes. Des conteneurs maritimes ayant ces dimensions avaient été utilisés dans les services transpacifiques entre l'Asie et les États-Unis d'Amérique. Cependant, en mars 2013, ces services avaient été arrêtés faute de marchandises appropriées à exporter depuis les États-Unis.
