



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

Document de séance No. 4 (2007)  
5 mars 2007

FRANÇAIS SEULEMENT

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal et la logistique de la CEE

Quarante-septième session  
Genève, 5 et 6 mars 2007  
Point 3 de l'ordre du jour

FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL  
ET DE LA LOGISTIQUE

Transmis par le Gouvernement de la Belgique

**Actualités belges en transport intermodal**

1. Conteneurs 45'

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007 a marqué la fin de la dérogation à la directive européenne 96/53 pour les conteneurs 45'. Les acteurs du transport de marchandises ont effectivement bénéficié de 10 années pour remplacer la flotte des caisses et conteneurs de 45' afin de s'adapter aux normes de longueur des véhicules inscrites dans la directive. A la fin de l'année 2006 cependant, une solution est demandée pour les années suivantes par les lobbies utilisant encore cette longueur de caisses, entre autres les armateurs et les transporteurs routiers.

La Commission européenne a réagi en proposant aux Etats membres de solutionner chacun le problème sur son territoire en utilisant le concept modulaire ou celui du transport exceptionnel. La Belgique n'a pas trouvé la solution, ni dans le transport exceptionnel car il faut alors considérer le conteneur 45' comme matière indivisible, ce qui est incorrect, ni dans le concept modulaire. Elle a décidé de modifier les règlements techniques des véhicules pour admettre les 12 cm au maximum dans le cas des 45', à distinguer entre deux types d'unités, ISO et pallet-wide.

La Belgique regrette que la Commission n'ait pas proposé de solution européenne.

2. Véhicules longs et lourds (max 25.25 m de long et 60T en poids total)

Il n'existe pas de consensus européen sur le sujet, certains pays acceptant les véhicules longs et lourds sur leur territoire dans des itinéraires appropriés, d'autres réalisant des essais en contexte très canalisé à côté d'autres plutôt adversaires du principe. Jusqu'à présent, la Belgique n'a pas voulu s'engager dans l'organisation d'essais de circulation de véhicules longs et lourds comme ils sont pratiqués aux Pays-Bas et en Allemagne. Par contre des études sont réalisées pour appréhender le plus précisément possible cette problématique. Les résultats d'une étude menée par plusieurs groupements dont le SPF Mobilité et Transports vont être publiés au mois de mars 2007.

3. Soutien au transport combiné de marchandises par chemin de fer

Depuis 2005, la Belgique soutient le transport combiné ferroviaire de marchandises sur son territoire par le biais d'une subvention à l'unité de chargement et au km parcouru pour les trajets nationaux de plus de 50 km. Le budget alloué à cette aide était de 15 millions d'€ pour 2005 et 30 millions d'€/an pour 2006 et 2007. Dûment notifié à la Commission de l'UE, ce soutien vise à consolider et développer le trafic ferroviaire intérieur de marchandises utilisant la technique du combiné. Celui-ci s'élevait à 300 000 UTI en 2004, il est passé à 335 000 UTI en 2005 et 356 000 UTI en 2006. La prévision pour 2007 est de 380 000 UTI. Pour après 2007, les autorités belges préparent un autre type de soutien à l'intermodalité rail-route.

-----