



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.24/2000/1
1 février 2000

FRANCAIS
Original: FRANCAIS et ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Trente-troisième session, 10-11 avril 2000,
point 9 de l'ordre du jour)

TERMINOLOGIE EN TRANSPORTS COMBINES

Note du secrétariat

Ce document recueille les principaux termes utilisés dans le transport combiné ou qui s'y rattachent.

Toutes les définitions qui font une référence spécifique au cadre géographique de l'Europe peuvent être appliquées dans d'autres régions du monde. Elles servent aux travaux des trois organisations intergouvernementales : Union Européenne (UE), Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), et Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU).

L'objectif de cet index est de convenir de la signification des termes en usage courant et de faciliter ainsi leur compréhension par les acteurs de plus en plus nombreux, tant politiques que techniques, ou encore tous ceux travaillant dans les divers modes de transports concernés. Ces définitions ne s'appliquent pas dans leur sens le plus stricte dans les domaines juridiques et statistiques dont les textes de référence existent déjà.

Ceci étant, la traduction des termes le plus largement utilisés dans le domaine du transport combiné vers les trois langues de travail de la CEE/ONU doit harmoniser progressivement cette terminologie.

GE.00-20328

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I. Termes Généraux	4-6
1.0	Transport multimodal
1.1	Transport intermodal
1.2	Transport combiné
1.3	Ferroutage
1.4	Route roulante
1.5	Transport combiné accompagné
1.6	Transport combiné non-accompagné
1.7	Transroulage (RO-RO)
1.8	LO-LO
1.9	Service feeder
1.10	Logistique
1.11	Transport maritime à courte distance
1.12	Envoi
1.13	Transbordement
1.14	Limite de responsabilité
II. Acteurs du Transport Combiné	6-7
2.0	Chargeur/Expéditeur
2.1	Commissionnaire de transport
2.2	Destinataire
2.3	Opérateur de transport/transporteur
2.4	Transporteur sous-traitant
2.5	Donneur d'ordres
2.6	Entrepreneur de transport multimodal
III. Les Unités de Transport	7-8
3.0	Ensemble articulé
3.1	Train routier
3.3	Remorque
3.2	Semi-remorque
3.4	Wagon poche
3.5	Wagon "basket"
3.6	Wagon squelette
3.7	Wagon surbaisse
3.8	Wagon route-roulante
3.9	Wagon à double niveau
3.10	Semi remorque bimodale (rail-route)
3.11	Sanamax
3.12	Overpanamax

	<u>Page</u>
IV. Les Unités de Chargement	9-10
4.0	Unité de chargement
4.1	Unité de transport intermodale (UTI)
4.2	Conteneur
4.3	Conteneur terrestre
4.4	Conteneur maritime
4.5	Conteneur aérien
4.6	Conteneur de grande capacité
4.7	Conteneur de très grande capacité
4.8	EVP/TEU
4.9	Caisse mobile
4.10	Gerbage
4.11	Empotage/Dépotage
4.12	Pièce de coin
4.13	Verrou tournant
4.14	Tare
V. L'unité de charge	10-11
5.0	Unité de charge
5.1	Palette
5.2	“Big Bag”
VI. Infrastructure et équipement	11-13
6.0	Terminal
6.1	Plateforme logistique
6.2	Point nodal
6.3	Zone franc
6.4	Port sec/port avancé
6.5	Gabarit de chargement
	Gabarit A
	Gabarit B
	Gabarit C
6.6	Ecartement des voies
6.7	Voie de chargement
6.8	Embranchement dédié ou privé
6.9	Grue classique
6.10	Portique roulant
6.11	Chariot-Cavalier
6.12	“Reach stacker”
6.13	Chariot élévateur
6.14	Rampe mobile ou passerelle
6.15	Cadre de préhension

I. TERMES GÉNÉRAUX

1.0 TRANSPORT MULTIMODAL:

Acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus.

1.1 TRANSPORT INTERMODAL:

Acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage.

Par extension, l'intermodalité caractérise un système de transport en vertu duquel deux modes de transport ou plus sont utilisés par la même unité de chargement ou le même véhicule routier, sans empotage ou dépotage, pour permettre une chaîne de transport de porte à porte^{1/}.

1.2 TRANSPORT COMBINE:

Transport intermodal dont les parcours principaux, en Europe, s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possible.

1.3 FERROUTAGE:

Transport combiné rail-route

Le terme kangourou ne s'applique au transport combiné rail-route en général mais au transport de semi-remorques sur des trains.

1.4 ROUTE ROULANTE:

Transport de véhicules routiers complets, utilisant la technique du transroulage, sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur.

1.5 TRANSPORT COMBINE ACCOMPAGNÉ:

Transport d'un ensemble routier complet, accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple, ferry ou train).

^{1/} . La communication de la Commission COM(97)243 final utilise le terme intermodalité pour caractériser un système de transport, en vertu duquel au moins deux modes différents sont utilisés de manière intégrée pour compléter une chaîne de transport de porte à porte.

1.6 TRANSPORT COMBINE NON ACCOMPAGNÉ:

Transport de véhicules routiers ou d'Unités de Transport Intermodal (voir 4.1), non accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple, par ferry ou par train).

1.7 TRANSROULAGE (RO-RO):

Embarquement à bord ou débarquement d'un navire d'un véhicule routier, d'un wagon ou d'une UTI, sur ses roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin. Dans le cas de la route roulante, seuls les véhicules routiers entrent et sortent du train par leurs propres moyens.

1.8 LO-LO:

Embarquement ou débarquement d'Unités de Transport Intermodales (UTI) faisant appel à un équipement de levage.

1.9 SERVICE FEEDER:

Service de transport maritime à courte distance qui relie au moins deux ports entre eux afin de concentrer ou redistribuer la marchandise (en général dans des conteneurs) provenant ou à destination d'un transport de haute mer desservant l'un d'entre eux.

Par extension, ce concept peut s'appliquer aux acheminements terrestres.

1.10 LOGISTIQUE:

Le processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large.

Cette chaîne peut comprendre la fourniture des matières premières nécessaires à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention, le conditionnement et la distribution finale au lieu de consommation.

1.11 TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE:

Mouvement de marchandises par voie maritime entre ports situés en Europe et entre ports situés en Europe et ports situés dans des pays tiers dont le littoral donne sur l'une des mers fermées servant de frontière à l'Europe.

1.12 ENVOI:

Marchandises couvertes par un seul contrat de transport.

En transport combiné, cette expression peut être utilisée à des fins statistiques, pour compter des unités de chargement ou des véhicules routiers.

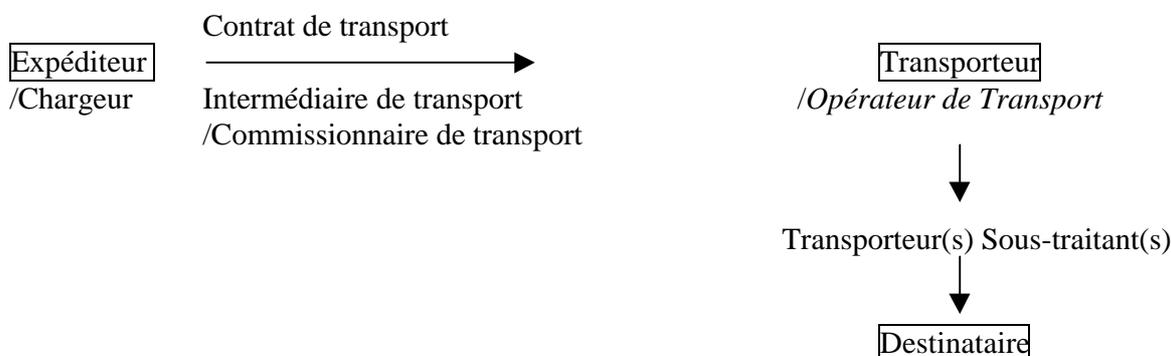
1.13 TRANSBORDEMENT:

Mouvement des UTI d'un moyen de transport à un autre.

1.14 LIMITE DE RESPONSABILITE:

Le montant maximum d'argent qu'un transporteur peut payer à un chargeur pour tout dommage ou perte survenu à la marchandise pour laquelle le transporteur est responsable selon les termes du contrat de transport. La limite est fixée soit par un commun accord, soit par la loi.

II. ACTEURS DU TRANSPORT COMBINE



Les termes ci-dessus sont employés dans un contrat de transport (international).

2.0 CHARGEUR/EXPEDITEUR:

Celui qui confie à d'autres (commissionnaire de transport/intermédiaire de transport, opérateur de transport/transporteur) le soin d'acheminer ses marchandises à un destinataire.

2.1 COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT:

Intermédiaire qui prend les dispositions nécessaires et/ou fournit des prestations complémentaires pour transporter des marchandises pour le compte d'un chargeur (*commettant*).

*La personne qui s'occupe de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises pour le compte du chargeur est fréquemment appelée **transitaire** ou **commissionnaire en douanes**.*

2.2 DESTINATAIRE:

Personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

2.3 OPERATEUR DE TRANSPORT/TRANSPORTEUR:

Celui qui est responsable de l'acheminement des marchandises, par ses propres moyens ou ceux d'autrui.

2.4 TRANSPORTEUR SOUS-TRAITANT:

Celui auquel le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport.

2.5 DONNEUR D'ORDRES:

Celui pour le compte duquel un tiers exécute certaines prestations.

2.6 ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Celui qui conclut un contrat de transport multimodal et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat en tant que transporteur ou opérateur de transport.

III. LES UNITÉS DE TRANSPORT

3.0 ENSEMBLE ARTICULÉ:

Véhicule à moteur couplé à une semi-remorque.

3.1 TRAIN ROUTIER:

Véhicule à moteur avec une remorque attelée.

3.2 REMORQUE:

Un véhicule sans moteur de transport de marchandises, destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques.

3.3 SEMI-REMORQUE:

Un véhicule sans moteur de transport de marchandises, destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie substantielle de son poids et du chargement est supportée par ledit véhicule. Il peut faire l'objet d'adaptations spécifiques pour convenir au transport combiné.

3.4 WAGON POCHE:

Wagon équipé d'une poche destinée à recevoir le train roulant d'une semi-remorque.

3.5 WAGON "BASKET":

Wagon ayant un cadre amovible, équipé de prises pour la manutention verticale, permettant le chargement ou le déchargement de semi-remorques ou de véhicules routiers, ne dépassant pas 12 m de long.

3.6 WAGON SQUELETTE:

Wagon à châssis central conçu pour transporter une semi-remorque.

3.7 WAGON SURBAISSÉ:

Wagon dont le plan de chargement est surbaissé pour l'acheminement des UTI.

3.8 WAGON ROUTE-ROULANTE:

Wagon à plancher surbaissé sur toute sa longueur qui, accouplé en rames, constitue une route roulante (cf. 1.4 et 1.7).

3.9 WAGON A DOUBLE NIVEAU:

Wagon conçu pour le transport de conteneurs l'un au dessus de l'autre.

3.10 SEMI-REMORQUE BIMODALE (RAIL-ROUTE):

Semi-remorque routière pouvant être transformée en wagon par un ajout de bogies ferroviaires.

3.11 PANAMAX:

Navire dont les paramètres permettent le passage par le canal de Panama: longueur maximale 295 m, largeur hors tout maximale 32,25 m, tirant d'eau maximum 13,50 m.

3.12 OVERPANAMAX:

Navire dont au moins l'un des paramètres dépasse ceux du Panamax.

IV. LES UNITÉS DE CHARGEMENT

4.0 UNITÉ DE CHARGEMENT:

Conteneur ou caisse mobile.

4.1 UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODALE (UTI):

Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques convenant au transport intermodal.

4.2 CONTENEUR:

Terme générique employé pour une boîte conçue pour le transport de marchandises, suffisamment solide pour un usage répété, généralement empilable et dotée d'éléments permettant le transfert entre modes.

4.3 CONTENEUR TERRESTRE:

Conteneur répondant aux normes édictées par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), conçu pour être utilisé en transport combiné rail-route.

4.4 CONTENEUR MARITIME:

Conteneur suffisamment solide pour être gerbé dans un navire cellulaire et préhensible par le haut. Il répond généralement aux normes édictées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

4.5 CONTENEUR AÉRIEN:

Conteneur adapté aux normes de la navigation aérienne.

4.6 CONTENEUR DE GRANDE CAPACITÉ:

Conteneur de norme ISO en longueur et en largeur mais d'une hauteur plus élevée (9'6" -soit 2,90 m - au lieu de 8' -2,44 m-).

4.7 CONTENEUR DE TRÈS GRANDE CAPACITÉ:

Conteneur hors des normes de dimension ISO. Ces dimensions variables, peuvent atteindre, par exemple, des longueurs de 45' (13,72 m), 48' (14,64 m), ou 53' (16,10 m).

4.8 EVP/TEU:

Equivalent Vingt Pieds. Unité de mesure correspondant à un conteneur ISO de 20 pieds de long (6,10 m), employée pour exprimer des capacités ou des flux de transport. Un conteneur 40 pieds ISO série 1 normalisé correspond à 2 EVP/TEU.

4.9 CAISSE MOBILE:

Unité conçue pour le transport de marchandises, adaptée de manière optimale en fonction des dimensions des véhicules routiers et équipés d'éléments de préhension permettant le transbordement entre modes, habituellement rail/route.

Au moment d'impression, de telles unités ne sont généralement pas empilables lorsqu'elles sont pleines et ne peuvent pas être prises par le haut. Quelques-unes sont équipées de pieds rétractables, utilisés en dehors du véhicule.

4.10 GERBAGE:

Stockage ou transport d'Unités de Transport Intermodales (UTI) l'une sur l'autre.

4.11 EMPOTAGE/DEPOTAGE:

Opération de chargement ou de déchargement de marchandises à l'intérieur d'une UTI.

4.12 PIÈCE DE COIN:

Pièce fixe généralement située dans les coins supérieurs et inférieurs d'un conteneur dans laquelle peut pénétrer un verrou tournant ou d'autres dispositifs permettant au conteneur d'être soulevé, gerbé, fixé.

Ces pièces sont de plus en plus utilisées sur les caisses mobiles. Elles sont alors placées non aux coins, mais en des points compatibles avec les pièces de coins des conteneurs 20' ou 40'.

4.13 VERROU TOURNANT:

Pièce normalisée sur les équipements de manutention destinées à pénétrer et verrouiller les pièces de coins des UTI; également utilisée sur les navires et les véhicules pour fixer les UTI.

4.14 TARE:

Poids de l'UTI ou du véhicule sans chargement.

V. L'UNITÉ DE CHARGE

5.0 UNITÉ DE CHARGE:

Charge palettisée ou unité préemballée dont la surface au sol est conforme aux dimensions des palettes et qui peut être chargée dans une UTI.

5.1 PALETTE:

Plate-forme, généralement en bois, permettant une manutention plus facile des marchandises. Les dimensions normalisées les plus utilisées en Europe sont: 1000 mm x 1200 mm (ISO) et 800 mm x 1200 mm (CEN).

5.2 “BIG BAG”:

Sac amovible et suffisamment renforcé pour être soulevé, mis à l’intérieur d’une UTI, pour le transport en vrac de marchandises de différents types.

VI. INFRASTRUCTURE ET ÉQUIPEMENT

6.0 TERMINAL:

Lieu équipé pour le transbordement et le stockage des UTI.

En français, en ferroutage, appelé aussi “chantier terminal”.

6.1 PLATEFORME LOGISTIQUE:

Concentration géographique d’organismes et d’entreprises indépendants, traitant de transport de marchandises (par exemple, commissionnaires de transport, expéditeurs, opérateurs de transport, douane) et de services auxiliaires (par exemple, entreposage, entretien et réparation), comprenant au moins un terminal.

En anglais, appelé aussi “Freight village”. En italien, appelé aussi “Interporto”.

6.2 POINT NODAL:

Point nodal pour la collecte, le tri, le transbordement et la redistribution des marchandises dans une zone géographique donnée.

Le concept “Hub” est issu du vocabulaire utilisé en transport aérien, tant pour les personnes que pour les marchandises. Il consiste en la desserte de tous les points d’un territoire déterminé à partir d’un point central unique (concept «Hub and Spoke»).

6.3 ZONE FRANCHE:

Zone où les marchandises peuvent être fabriquées et/ou stockées sans paiement des taxes et charges qui s’y rattachent.

6.4 PORT SEC/PORT AVANCE:

Terminal terrestre en liaison commerciale directe avec un port maritime.

6.5 GABARIT DE CHARGEMENT FERROVIAIRE:

Limites d'encombrement que doit respecter le couple wagon-chargement (wagon-UTI) pour s'inscrire dans le profil des ouvrages d'art de la ligne parcourue. En transport international, il y a trois gabarits agréés UIC:

GABARIT A:

Hauteur totale wagon + UTI de 3,85 m au-dessus du rail à 1,28 m de part et d'autre de l'axe central de la voie.

GABARIT B:

Hauteur totale wagon + UTI de 4,08 m au-dessus du rail à 1,28 m de part et d'autre de l'axe central de la voie.

GABARIT C:

Hauteur totale wagon + UTI de 4,65 m au-dessus du rail à 1,45 m de part et d'autre de l'axe central de la voie.

Un autre gabarit particulièrement significatif en transport combiné est le gabarit B+, pour lequel la hauteur totale wagon + UTI de 4,18 m au-dessus du rail à 1,36 m de part et d'autre de l'axe central de la voie. Il existe de nombreux autres appellations ou gabarits reconnus par les chemins de fer (UIRR + Intercontainer).

6.6 ÉCARTEMENT DES VOIES:

Distance entre les faces intérieures des rails sur une ligne de chemin de fer. Elle est en général de 1,435 m.

Il existe d'autres écartement qui sont la règle dans certains pays d'Europe: par exemple, 1.676 m en Espagne et au Portugal, 1.524 m en Fédération de Russie.

6.7 VOIE DE CHARGEMENT:

Voie sur laquelle sont réalisées les opérations de transbordement des UTI.

6.8 EMBRANCHEMENT DEDIE ou PRIVE:

Voie ferroviaire de desserte directe d'une entreprise.

6.9 GRUE CLASSIQUE:

Grue conventionnelle utilisée pour soulever les marchandises par un câble passant par une flèche.

La manutention des UTI est assurée à l'aide de palonniers.

6.10 PORTIQUE ROULANT:

Grue portique pouvant faire évoluer la charge dans les trois dimensions, hauteur, largeur, longueur, et évoluant elle-même en site propre, soit sur rails, soit sur pneus, couramment affectées à une surface de manoeuvre limitée, dans une seule direction.

De telles grues sont en général utilisées pour le transbordement rail/route et/ou navire/quai.

6.11 CHARIOT-CAVALIER:

Portique mobile monté sur des roues caoutchoutées qui enfourche un conteneur pour le soulever, le déplacer ou le gerber, se déplaçant sur une surface plane et renforcée.

6.12 «REACH STACKER»:

Grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal lui permettant de déplacer ou gerber des UTI.

6.13 CHARIOT ELEVATEUR:

Véhicule automobile équipé d'une fourche frontale lui permettant de soulever, pour les déplacer ou les gerber, des conteneurs ou des caisses mobiles, généralement vides.

Ces opérations ne s'effectuent que sur le premier rang de stockage.

6.14 RAMPE MOBILE ou PASSERELLE:

Installation qui permet aux véhicules routiers de monter ou descendre d'un wagon (ou d'un navire) selon la technique du roulage.

6.15 CADRE DE PRÉHENSION:

Structure extensible permettant de saisir une UTI, soit par verrouillage en toiture des pièces de coin, soit par bras télescopiques qui prennent l'UTI à la base.
