



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2003/4  
7 mars 2003

FRANÇAIS SEULEMENT

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport combiné  
(Trente-neuvième session, 14-15 avril 2003,  
point 8 de l'ordre du jour)

**SURVEILLANCE DES POIDS ET DES DIMENSIONS DES UNITÉS  
DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT COMBINÉ (\*)**

**Harmonisation et standardisation des unités de chargement intermodales,  
prise de position sur le document de consultation de la Commission Européenne**

**Transmis par l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR)**

Note : Le secrétariat de la CEE reproduit ci-après le document reçu de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

\* \* \*

1. Le document de consultation se base sur les résultats du projet de recherche Norme UTI auquel l'UIRR avait activement participé. Il décrit, correctement d'un point de vue théorique, la diversité des unités de chargement utilisées de nos jours dans le transport intermodal ainsi que les qualités et les défauts de plusieurs d'entre elles, et souligne par ailleurs les déficits d'harmonisation résultant de cette diversité. La solution serait superbe, en théorie, d'arriver à une interopérabilité plus grande avec moins d'unités de chargement différentes. La voie suivie, c'est-à-dire d'aboutir à une standardisation pour les caisses mobiles gerbables, pourrait entraîner une réduction de la diversité des UTI dans le domaine des dits 'conteneurs continentaux'.

- Le présent document a été soumis par la Division des transports après la date limite officielle en raison du manque de disponibilité du personnel

2. Les sociétés UIRR estiment toutefois que cette démarche ne ferait que très modestement progresser l'intermodalité dans la pratique. Le marché est libre d'adopter ou non des normes. Les expériences faites à ce jour permettent de conclure que les caisses mobiles gerbables ne s'imposeraient vraisemblablement que dans un petit segment du marché.

3. Le parcours triomphal partout dans le monde du conteneur ISO est dû au fait d'une part que ses caractéristiques ont contribué à une exploitation du mode de transport „navigation maritime“ marquée par une augmentation de la productivité et au fait d'autre part qu'il est possible de le transférer facilement à d'autres modes de transport comme la route, le rail et la navigation intérieure, même si toutes les propriétés du conteneur ne sont pas optimales pour ces modes.

4. Le point de départ du document de consultation de la Commission Européenne est d'encourager l'intermodalité comme une alternative durable au transport routier surencombré. Contrairement au conteneur ISO pour la navigation maritime, il n'est toutefois pas établi pour le transport routier qu'une ou un petit nombre seulement d'unités de chargement normalisées augmentent la productivité de façon telle que celles-ci pourraient entraîner une révolution technique et économique similaire.

5. La majeure partie des transports routiers s'effectue au moyen de trains routiers à superstructures fixes mais le plus souvent légères (avec des bâches) ou de véhicules articulés. Pour une partie seulement des transports routiers, des unités de chargement intermodales sont utilisées, le plus souvent des caisses mobiles qui permettent aussi un transfert plus facile entre le transport sur courtes et celui sur longues distances et sont également aptes à remplir d'autres fins logistiques telles que vecteurs d'entreposage provisoire.

6. Le transport combiné non-accompagné rail/route a connu un succès plus rapide dans des pays tels que l'Allemagne et l'Autriche qui disposaient déjà de stocks de caisses mobiles pour le transport routier, que dans d'autres pays où des caisses mobiles, des conteneurs ou des semi-remorques préhensibles par pinces devaient être acquises spécifiquement pour les besoins du transport intermodal.

7. Les caisses mobiles fixes resp. des conteneurs gerbables avec des « dimensions continentales », décrites dans le document de consultation, existent. Plusieurs opérateurs, notamment les sociétés dites de conteneurs comme Transfracht et CNC utilisent de telles unités de chargement avec succès sans que celles-ci se soient imposées dans le transport intermodal et routier. Le fait pour des UTI d'être gerbables n'est pas nécessaire en transport routier et ferroviaire et n'offre qu'en partie un avantage sur les terminaux. Le désavantage d'une tare supérieure paraît avoir une plus grande importance pour les utilisateurs. Là où la « gerbabilité » présente un avantage, - par exemple dans le cas de conteneurs-citernes que l'on entrepose de temps en temps en attendant une nouvelle utilisation étant donné qu'un nettoyage est onéreux -, les entreprises de logistique ont déjà réagi et ont investi dans des conteneurs gerbables.

8. Le transport routier présente une grande flexibilité et est en mesure de s'adapter largement aux souhaits des chargeurs, à la polyvalence des produits et aux éventuelles conditions de chargement et déchargement. Le rail et la navigation intérieure impliquent davantage de restrictions techniques. La philosophie de base des sociétés UIRR est de pouvoir dans toute la mesure du possible acheminer elles aussi en transport combiné, tout ce qui peut l'être par la route. Grâce à des investissements dans le maximum de wagons-porteurs polyvalents possible, la plupart des unités de chargement de longueurs différentes, conçues par des entreprises de logistique, peuvent à présent être transportées via le transport combiné Rail/Route.

9. Une initiative de standardisation ne peut pas entraîner une réduction de cette flexibilité relative du transport combiné. Une telle réduction ne ferait que rendre le transport combiné moins attrayant tandis que le transport routier garderait la liberté d'optimiser les longueurs de chargement, les volumes et la charge utile en fonction de dimensions maximales données des véhicules.

10. Par la standardisation on n'amènera pas les entreprises de logistique à investir dans d'autres unités de chargement si celles-ci n'apportent pas d'avantages économiques directs. Les entreprises de logistique hésiteront aussi à investir dans des unités de chargement qui ne présentent des avantages que dans le transport intermodal. Elles veulent garder la flexibilité de transporter aussi en tout-route. Cette philosophie, qui est celle d'un grand nombre d'entreprises logistiques, a trouvé et trouve malheureusement sa justification, à l'heure actuelle, dans le transport de et vers la Grande Bretagne. Malgré toutes les professions de foi en faveur du transport combiné, la France et la Grande Bretagne ainsi que les autres Etats-Membres ne sont pas soucieuses pour l'instant, - et la Commission n'est pas en mesure -, de garantir les conditions-cadre pour le transport combiné via le Tunnel sous la Manche. Les entreprises logistiques sont amenées à faire l'expérience qu'elles sont mieux inspirées en disposant des unités les plus flexibles possibles. Il s'agit, dans ce cas, de semi-remorques qui peuvent être utilisées sans aucun problème en 'roll-on – roll-off'.

11. Une initiative importante que pourrait prendre la Commission européenne en vue de soutenir les unités de chargement intermodales serait d'encourager ou même d'obliger les fabricants de semi-remorques à les pourvoir d'emblée des équipements les rendant préhensibles par pinces. Si cette mesure s'appliquait directement, lors de la production, à toutes les semi-remorques, elle n'entraînerait qu'un surcoût faible ou même pas de coût supplémentaire du tout, et même les pertes de charges utiles seraient très limitées. Une codification pour le transport combiné serait possible dès l'usine. Cela permettrait de constituer un potentiel considérable d'unités de chargement dans le transport routier qui peuvent être acheminées sans autres préparatifs ou aménagements via le rail ou en 'roll-on – roll-off' 'Shortsea' ou navigation intérieure.

12. Pour les caisses mobiles et conteneurs, il existe déjà diverses normes qui sont mentionnées dans le document de consultation. Celles-ci ont contribué à une certaine harmonisation. Si l'on parvient, comme au cours de ces dernières années, à figer les poids et mesures en transport routier, cela représentera un avantage évident pour l'intermodalité.

13. Une réglementation du contrôle et de l'entretien de toutes les caisses mobiles utilisées améliorerait la sécurité. Celle-ci devrait toutefois être appliquée à toutes les unités, qu'elles soient utilisées dans le transport intermodal ou uniquement sur la route.

---