



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

Document de séance No. 2 (2004)

10 mars 2004

FRANÇAIS

Original : FRANÇAIS et ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique  
(24 et 25 mars 2004)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE  
(Quarante et unième session, 25 mars 2004,  
point 6 de l'ordre du jour)

**SURVEILLANCE DES POIDS ET DES DIMENSIONS DES UNITES  
DE CHARGEMENT UTILISEES EN TRANSPORT INTERMODAL**

Transmis par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

\* \* \*

GETC/G4751/JHU

Genève, le 19 juin 2003

## **UNITÉS DE CHARGEMENT INTERMODALES**

### **POSITION DE L'IRU**

#### **Introduction**

En septembre 2001, la Commission européenne présentait son Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Ce document fixe un certain nombre d'objectifs visant à assurer la compétitivité et la durabilité du transport de marchandises. Le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance, publié en avril 2003, est l'une des mesures prévues pour répondre à la croissance attendue du transport de marchandises. L'idée de base de la Commission européenne (CE) est l'intégration totale du transport maritime à courte distance dans la chaîne d'approvisionnement intermodale de porte à porte.

Un certain nombre d'initiatives législatives communautaires sont envisagées afin de promouvoir le transport maritime à courte distance en Europe : L'une des actions législatives est la standardisation et l'harmonisation des unités de chargements intermodales.

#### **Proposition de Directive CE concernant les unités de chargement intermodales - COM(2003)155 final**

La proposition de Directive prévoit des exigences essentielles en matière de normes harmonisées et des exigences particulières d'interopérabilité. Elle définit également des normes harmonisées et des exigences particulières en vue de la création d'une nouvelle unité européenne de chargement intermodale empilable (UECI). En outre, elle prévoit des obligations en matière de sécurité, d'évaluation de la conformité et d'entretien ainsi que des procédures de contrôle périodique des UCI.

#### **La proposition de Directive s'appliquera :**

1. aux UCI existantes (caisses mobiles et conteneurs), ainsi qu'aux
2. nouvelles unités de chargement.

#### **La proposition de Directive énumère les exigences suivantes pour les UCI :**

Sécurité et sûreté : Toutes les UCI doivent être équipées d'un système d'alerte en cas d'intrusion, par exemple d'un sceau électronique.

Manutention :	Les UCI doivent être empilables. Les UCI doivent être manipulables par le haut.
Hauteur :	2670 mm
Longueur intérieure :	11 unités de 1200 mm, pour la version longue. 6 unités de 1200 mm, pour la version courte.
Solidité :	Les UCI ne doivent pas se rompre, ni s'ouvrir, en cas de chute accidentelle; elles doivent pouvoir supporter les chocs courants lors de la manutention sans dommage susceptible de faire faussement croire que le contrôle périodique n'a pas eu lieu.  L'on doit pouvoir empiler jusqu'à quatre UCI aptes à affronter un voyage en mer.
Identification :	Utiliser le codage et l'identification électroniques de dernière technologie.

Ces exigences relatives aux unités de chargement s'ajoutent aux dispositions de la Directive 96/53/CE.

### **Position globale de l'IRU**

Le transport combiné est nécessaire pour des raisons de capacité !

Toutefois :

- Il doit être durable, conformément à la stratégie des 3 "i" de l'IRU; en outre
- L'efficacité du transport intermodal repose sur un rapport qualité/prix correct.
- Le choix du mode de transport est fonction du marché.

### **Position de l'IRU concernant les UCI**

Le Livre blanc se réfère à des unités de transport intermodales qui arrivent en Europe en provenance d'outre-mer ou de pays non membres de l'UE. Or, cette question n'est pas évoquée dans la nouvelle proposition de Directive. L'IRU espérait une initiative de l'UE qui tienne compte de la complexité de la situation. L'IRU pense en particulier aux problèmes qui surviennent lors de l'arrivée en Europe de conteneurs-citernes de 30' ou de 35', de conteneurs maritimes de 45' ou de 48' ainsi que de conteneurs jumbo de 8.5', 9' et 9.5' qui doivent être transportés à partir de leur port d'entrée. Les services de la Commission devraient à l'évidence procéder à une adaptation de la Directive 96/53 pour répondre à cette évolution. Une grande partie de ces unités est transportée à travers l'Europe par des systèmes intermodaux, toutefois de fréquents problèmes surviennent tant pour le rail que pour la route.

Deuxièmement, l'IRU estime que les idées de la proposition de Directive sont trop fortement axées sur des problèmes particuliers liés à la navigation intérieure (caisses mobiles empilables). Si l'IRU convient de la nécessité d'une nouvelle norme permettant d'utiliser les caisses mobiles dans des solutions de transport combinant la route et la navigation intérieure, le développement des transport intermodaux va rester centré sur les interfaces route/rail et route/transport maritime à courte distance pour de nombreuses années encore.

Troisièmement, il n'a été tenu aucun compte des importantes techniques de transport combiné que sont le transport non accompagné rail-route de semi-remorques, le transport non accompagné rail route de conteneurs-citernes et la chaussée roulante.

### Mesures techniques

L'harmonisation et la normalisation techniques sont certes importantes pour la promotion du transport intermodal. Toutefois, d'autres initiatives que celles mentionnées dans la proposition de Directive auraient un meilleur impact, comme par exemple une augmentation à 44 tonnes du poids maximal autorisé de *toutes* les unités intermodales pour le transport par route, tel que précédemment proposé par la Commission, ou encore une harmonisation des exigences techniques et des procédures d'agrément pour les équipements ferroviaires.

Deuxièmement, il est essentiel de ne pas compromettre la normalisation déjà réalisée sur les caisses mobiles. En particulier, la norme CEN existante pour les caisses mobiles courtes doit être maintenue avec ses trois longueurs recommandées, soit 7,15 m, 7,45 m et 7,82 m, sans donner la priorité à l'une ou l'autre de ces dimensions. D'autres normes peuvent être envisagées, dont notamment une hauteur supérieure à 2670 mm et/ou une largeur supérieure à 2500 mm, toutefois il est hors de question que celles-ci priment sur les normes existantes.

L'IRU rejette l'idée d'une unité de chargement intermodale *unique*. A son avis, plusieurs normes sont nécessaires. Les problèmes pratiques du transbordement de ces unités aux terminaux sont bien moindres par rapport aux problématiques de la capacité de terminaux dans certaines régions, de la procédure de planification pour la création de terminaux, de restrictions à certaines catégories de marchandises dans les terminaux, etc.

Enfin, l'idée que toute *nouvelle* unité intermodale doit être conforme à la norme paraît être une mesure excessivement stricte, dont les conséquences négatives seraient considérables pour les transporteurs routiers qui investissent dans des équipements de transport combiné. Ceux-ci doivent pouvoir compter sur un système souple, qui leur permette de déterminer leurs investissements en fonction des besoins particuliers de leur clientèle et des marchés sur lesquels ils opèrent.

### Entretien et contrôles périodiques

L'IRU n'est pas convaincue de la nécessité d'une nouvelle réglementation sur l'entretien et le contrôle des unités de chargement intermodales. Le système d'agrément pour les conteneurs et les caisses mobiles semble fonctionner à la satisfaction de toutes les parties concernées. La proposition de Directive ne se réfère à aucune statistique en matière de sécurité et ne donne aucune indication sur les problèmes de sécurité ou de dommages. L'évaluation, la réévaluation et le contrôle périodique des équipements constituent une part importante de la proposition. Toutefois, de telles mesures ne devraient être introduites que sur la base d'une bonne compréhension des problèmes qu'un tel système est censé résoudre, étayée par un calcul de rentabilité. Dans les transports combinés, les problèmes de sécurité sont liés principalement à la complexité de la situation pour chaque mode qui intervient. L'accident ferroviaire en Autriche, lors duquel plusieurs conducteurs de poids lourds utilisant la chaussée roulante ont été blessés ou ont même perdu la vie, est un exemple tragique de ce type de problèmes, qui doivent être analysés.

### Fiscalité

L'IRU regrette l'absence d'un appel à l'harmonisation de l'accord CIM avec la Convention CMR en vue d'une indemnisation des usagers du transport intermodal en cas de retard sur le tronçon ferroviaire.

**Conclusion**

La profession routière a besoin du transport maritime à courte distance pour des raisons de capacité.

Mais :

Quant à la Directive CE sur les UCI, l'impact économique des mesures proposées serait négatif pour la profession routière, principalement en raison des limites qu'elles imposeraient à la faculté des transporteurs de réagir à la demande du marché et des importants investissements qu'elles rendent nécessaires. L'impact positif d'une normalisation en vue d'une caisse mobile empilable pour la navigation intérieure sera limité. Pour la profession routière, la nouvelle Directive sur les UCI est un pas en arrière dans le processus d'amélioration du transport intermodal.

\* \* \* \* \*