



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2004/4
12 janvier 2004

FRANÇAIS
Original: 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
(Quarante et unième session, 25 mars 2004,
point 6 de l'ordre du jour)

**SURVEILLANCE DES POIDS ET DES DIMENSIONS DES UNITÉS DE
CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL**

Situation de la résolution n° 241, du 5 février 1993, du Comité des transports intérieurs

Note du secrétariat

A. MANDAT ET HISTORIQUE

1. À sa quarantième session, le Groupe de travail a pris note des résultats de la session plénière du Comité technique TC 104 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) consacré à la normalisation éventuelle des conteneurs de 45 pieds. Le représentant de l'ISO a demandé au Groupe de travail de fournir des précisions sur l'applicabilité de la résolution n° 241 du Comité des transports intérieurs (CTI) en date du 5 février 1993 relative à l'«Augmentation

* La CEMT et la CEE-ONU ont adopté des arrangements de coopération en instituant le «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique» qui comprend une composante CEMT et une composante CEE-ONU, la composante CEE-ONU étant son Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique. Ces arrangements sont valables à compter de 2004.

des dimensions des unités de chargement utilisées en transport combiné» (TRANS/WP.24/101, par. 20 à 23).

2. Conformément à son programme de travail, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la résolution n° 241 en tenant compte des faits récents, y compris des progrès réalisés dans l'élaboration d'une directive européenne concernant les unités de chargement intermodales (UCI) et l'adoption éventuelle d'une unité de chargement intermodale européenne (UCIE).

3. Pour aider le Groupe de travail dans sa tâche, le secrétariat reproduit ci-après le texte de la résolution n° 241 du CTI et présente des renseignements connexes sur les résultats du deuxième Séminaire mondial sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, 1^{er}-4 septembre 1992) qui avaient été approuvés par le Groupe de travail, en septembre 1992, et par le CTI, en février 1993.

4. Le secrétariat reproduit également ci-après un document établi par la délégation danoise auprès de l'ISO et soumis pour examen à la séance plénière du Comité technique 104 de l'ISO (St. Petersburg (États-Unis), 15 et 16 mai 2003), document sur lequel le CT 104 s'était fondé pour décider d'engager des travaux sur la question de l'incorporation des conteneurs de 45 pieds dans la série de normes de l'ISO relatives aux conteneurs. La prochaine session plénière du CT 104 devrait se tenir en mai/juin 2005 au Royaume-Uni.

B. RÉOLUTION N° 241 DU CTI ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES

5. En novembre 1989 et en septembre 1992, la CEE-ONU avait organisé, avec le concours de la CNUCED, deux séminaires sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné. La décision d'organiser ces deux séminaires avait été déclenchée par des propositions de l'ISO visant à adopter une nouvelle série 2 de conteneurs ayant des dimensions extérieures très supérieures à celles des conteneurs de la série 1. Ces séminaires avaient pour objet d'étudier une stratégie à long terme relative aux dimensions maximales d'unités de chargement qui soient acceptables pour toutes les parties concernées et conformes aux règlements et prescriptions d'infrastructure en vigueur et envisagés au niveau national.

6. Malheureusement, il n'avait pas été possible, lors de ces séminaires, de parvenir à un consensus général sur les dimensions maximales futures des unités de chargement. Cependant, lors du séminaire de 1992, la grande majorité des participants avaient souligné qu'ils n'étaient pas en mesure d'appuyer les propositions de l'ISO visant à normaliser les conteneurs de la série 2. En fait, de nombreux participants représentant des gouvernements, y compris ceux de la communauté européenne (CE) et de ses États membres, avaient fait observer que le conteneur de 49 pieds proposé par l'ISO avait des incidences majeures au regard de l'infrastructure de transport. Ils ont également fait valoir que si de tels conteneurs étaient déchargés dans des ports de la CE, leur transport au sein des pays de la CE ne serait autorisé ni par les directives ou règlements de la CE ni en recourant régulièrement à des dérogations.

7. Le Séminaire de 1992 avait adopté une résolution visant à donner des conseils aux gouvernements, à l'industrie des transports et aux organisations de normalisation au sujet des objectifs des gouvernements dans le domaine du transport combiné. Cette résolution avait aussi fixé les limites supérieures des dimensions maximales autorisées pour les unités de chargement

susceptibles de faire éventuellement l'objet de transports intérieurs sans qu'il y ait conflit avec la législation des transports et les contraintes d'infrastructure¹.

8. En ce qui concerne la longueur maximale des unités de chargement, la résolution du Séminaire de 1992 a précisé ce qui suit: «Tandis qu'en Amérique du Nord le transport de conteneurs de 45', 49' ou 53' de long serait possible, le transport régulier de telles unités de chargement n'est pas autorisé en Afrique, en Asie et en Europe. Le transport de telles unités de chargement risquant de susciter également des difficultés pour les autres modes de transport intérieur dans beaucoup de pays, leur utilisation serait limitée ou interdite».

9. À l'issue du Séminaire, le Groupe de travail (WP.24) s'est félicité, en septembre 1992, de la résolution adoptée et a apporté un certain nombre de précisions. En ce qui concerne la longueur, des délégations ont fait valoir qu'étant donné que dans certains secteurs d'activité des conteneurs plus grands que ceux de la série 1 de l'ISO étaient déjà en service, il serait souhaitable que l'ISO continue à rechercher des solutions acceptables pour de futurs conteneurs de dimensions supérieures à ceux de la série 1 (TRANS/WP.24/55, par 4 à 12).

10. En février 1993, le CTI a entériné la résolution adoptée lors du Séminaire de 1992 ainsi que les commentaires et éclaircissements présentés par le Groupe de travail, et il a adopté la résolution ci-après:

«Dimensions croissantes des unités de chargement en transport combiné

Résolution n° 241

adoptée par le Comité des transports intérieurs le 5 février 1993

Le Comité des transports intérieurs,

Ayant présentes à l'esprit les préoccupations exprimées dans de nombreux milieux apparentés aux transports, par beaucoup de gouvernements de pays membres de la CEE-ONU et par la Communauté européenne, sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur l'organisation de la chaîne de transport combiné et sur l'infrastructure des transports,

Rappelant la résolution n° 237 adoptée par le Comité le 2 février 1990 à la suite du premier Séminaire mondial de Genève sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (13-16 novembre 1989),

Exprimant ses remerciements aux organisations de normalisation, aux gouvernements, à la CNUCED et aux autres organisations internationales compétentes ainsi qu'au secrétariat de la CEE pour la mise en œuvre des dispositions de la résolution n° 237 et en particulier pour la préparation et l'organisation du deuxième Séminaire mondial de Genève sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (1^{er}-4 septembre 1992),

¹ Un nombre limité d'exemplaires du compte rendu des travaux du Séminaire de 1992 sont disponibles au secrétariat.

Approuve le rapport du deuxième Séminaire de Genève récapitulant les principales conclusions qui ont découlé de cet examen, notamment la résolution adoptée par le Séminaire le 4 septembre 1992 (TRANS/SEM.10/3),

Approuve également les éclaircissements et les commentaires du Groupe de travail sur le transport combiné à sa dix-septième session (7-8 septembre 1992) (TRANS/WP.24/55, par. 6),

Déplore qu'en dépit des nombreuses études entreprises et des entretiens constructifs et approfondis ayant eu lieu au cours du Séminaire sur tous les aspects pertinents liés à une normalisation et une adoption éventuelles de conteneurs de dimensions supérieures à ceux de la série 1 de l'ISO, un consensus sur des normes dimensionnelles acceptables à l'échelle mondiale par les gouvernements et par l'industrie des transports n'ait pu être obtenu,

Déplore en outre que, si l'élément coût de l'adoption d'une nouvelle série de conteneurs de dimensions supérieures aux conteneurs actuels conformes à la série 1 de l'ISO a été analysé et examiné de façon appropriée au cours du Séminaire, les avantages éventuels pour l'industrie et l'économie dans son ensemble n'aient pas du tout été examinés ni quantifiés, par l'industrie des transports ou par d'autres milieux préconisant l'adoption de conteneurs de plus grandes dimensions, chose qu'ils avaient été invités à faire,

Souligne que des études ultérieures sur cette question devraient être entreprises par l'industrie en mettant l'accent sur les avantages de l'adoption éventuelle de conteneurs de plus grandes dimensions, afin de permettre aux gouvernements responsables de la sécurité de la circulation et de l'infrastructure des transports de juger si des modifications qui pourraient être reprises dans les règlements sur la circulation et/ou l'infrastructure des transports étaient justifiées,

Invite l'Organisation internationale de normalisation (ISO) à tenir la CEE-ONU informée de toutes les activités qu'elle pourrait envisager par la suite au sujet d'une nouvelle série de conteneurs normalisés ainsi que sur les travaux entrepris dans ce domaine,

Prie le Groupe de travail des transports combinés de continuer à suivre attentivement les faits nouveaux dans ce domaine et à intensifier sa coopération avec les organisations de normalisation à l'échelle mondiale, en vue de conseiller ces organisations sur la planification des politiques et de l'infrastructure gouvernementales et à tenir les gouvernements des pays membres de la CEE-ONU informés de tout fait nouveau survenant au sujet des dimensions des unités de chargement,

Prie le secrétariat de la CEE d'intensifier sa collaboration avec le Comité technique 104 des l'ISO afin que les résultats du Séminaire ainsi que les vues exprimées par les gouvernements des pays membres de la CEE soient dûment pris en considération dans toute mesure ultérieure que l'ISO pourrait souhaiter envisager en vue d'adopter une nouvelle série de conteneurs normalisés.»

C. PROPOSITION VISANT À INCORPORER UN CONTENEUR ISO DE 45 PIEDS

11. Le texte reproduit ci-après est tiré du document ISO/TC/104/SC.1 N 405 établi par la délégation danoise auprès de l'ISO pour examen lors de la session plénière du Comité

technique 104 de l'ISO (St. Petersburg) (États-Unis d'Amérique), 15 et 16 mai 2003. On y trouvera des détails sur les travaux entrepris par l'ISO en vue de modifier les normes actuelles sur les conteneurs de manière à y incorporer les conteneurs de 45 pieds.

«Proposition d'incorporation d'un conteneur ISO de 45 pieds

Le conteneur maritime, tel qu'il est désigné et exploité aujourd'hui et dont les dimensions sont de 45 pieds de long sur 8 pieds de large et 9 pieds 6 pouces de haut, est relativement nouveau dans le secteur des conteneurs maritimes puisqu'il est construit en quantités importantes depuis 1987-1988 seulement. Le parc mondial, qui était de 30 000 unités en 1990, plus de 50 000 en 1995 était de l'ordre de 100 000 en l'an 2000. On estime qu'en 2003 il atteindra 175 000 unités. La progression de ce type de conteneurs est donc de loin supérieure à celle de tous les autres types actuels de conteneurs pour produits solides.

Les chiffres susmentionnés ne prennent pas en compte les conteneurs de 45 pieds (et plus) construits spécialement pour des marchés intérieurs, comme l'Amérique du Nord (généralement d'une largeur de 8 pieds 6 pouces) et l'Europe (essentiellement des conteneurs de 45 pieds de la largeur d'une palette et à coins arrondis, c'est-à-dire d'une largeur légèrement supérieure à 8 pieds et d'une hauteur souvent limitée à 9 pieds 1 pouce seulement pour tenir compte des contraintes liées aux tunnels et à l'absence de châssis avec «col de cygne», des restrictions routières de l'UE, etc.).

Contrairement à ce qui vaut pour les autres types de conteneurs pour produits solides, les exploitants de navires sont généralement propriétaires de conteneurs de 45 pieds (avec tous les arrangements de leasing afférents) alors que les chargeurs et les loueurs n'en possèdent presque pas.

Le conteneur de 45 pieds a été mis à disposition des chargeurs suite à des demandes spécifiques. Ils n'ont pas été inventés par les exploitants de navires. Les conteneurs de 45 pieds de la première génération devaient être exploités en flux fermés et étaient, entre autres, soumis à des prescriptions d'arrimage très strictes, mais les navires construits au cours des 10 dernières années sont tous adaptés au transport de conteneurs de 45 pieds sans restrictions ni problèmes majeurs d'arrimage.

Par leur conception même, les conteneurs de 45' sont adaptés au transport de cargaisons légères mais volumineuses comme les jouets, le mobilier, les vêtements, les chaussures et marchandises identiques, et ce essentiellement pour les secteurs d'activité Est-Ouest à fort volume et forte capacité: Pacifique, Asie/Europe et Transatlantique. Ils offrent des avantages importants, c'est-à-dire un volume supérieur de 13 % à celui des conteneurs ordinaires de 40' x 8' x 9' 6" et supérieurs de 28 % à celui des conteneurs standard de 40' x 8' x 8' 6". Si l'on retient une base moyenne de cinq chargements complets par conteneur de 45' et par an, ce volume accru correspond à quelque 875 000 chargements complets par an, soit 114 000 chargements de moins (ou économisés), et donc autant de transport par camion aux deux extrémités du cycle de transport, que si la cargaison était placée dans des conteneurs de 40' x 8' x 8' 6". L'infrastructure de transport étant déjà congestionnée et soumise à des contraintes environnementales, il semble évident de s'orienter vers des unités de transport plus grandes, sans compter que cela incite aussi l'industrie des transports et les organismes connexes (y compris les organes de normalisation, les fabricants, les entreprises de transports intérieurs,

les installations de manutention aux terminaux, etc.) à mettre à disposition les équipements les mieux adaptés.

Pourquoi cette expérience réussie en matière de transport par conteneurs n'a-t-elle pas encore été consacrée par une norme ISO? Toutes les parties au transport de conteneurs se sont adaptées parfaitement à la manutention de conteneurs de 45'; il est donc peu vraisemblable que l'industrie des transports ait des objections. Les normes de l'ISO relatives, par exemple, aux essais (ISO 1496), au marquage (ISO 6346) et autres normes analogues tiennent bien compte du fait que les conteneurs de 45' existent et continueront d'exister. Les conteneurs maritimes de 45' sont plus nombreux que les autres conteneurs de grandes dimensions comme les conteneurs de 45' d'Amérique du Nord et d'Europe qui, de toute façon, ne sont pas adaptés au transport maritime en raison de largeurs excessives et surtout d'une résistance insuffisante pour le gerbage et le bridage.

Compte tenu de ce qui précède, le Danemark propose que les conteneurs de 45' de long et 8' de large soient incorporés dans une norme ISO relative aux conteneurs pour le transport de produits solides. Il va de soi que le Danemark est disposé à participer à un groupe de travail qui œuvrerait en ce sens.

Les normes ISO ci-après doivent être révisées:

	Titre	Organe responsable
ISO 668	Conteneurs de la série 1 – Classification, dimensions et masse brute maximale	SC 1
ISO 830	Conteneurs – Vocabulaire	TC 104
ISO 1161	Conteneurs de la série 1 – Pièces de coin – Spécifications	TC 104
ISO 1496-1	Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais – Partie 1: conteneurs d'usage général pour marchandises diverses	SC 1
ISO 3874	Conteneurs de la série 1 – Manutention et fixation	SC 1
ISO 6346	Conteneurs – Codage, identification et marquage	SC 4

»
