



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2003/2  
7 mars 2003  
FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS ET  
FRANÇAIS

---

**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,  
document de consultation de la Commission Européenne**

**Transmis par la Commission européenne**

Note : Le secrétariat de la CEE reproduit ci-après le document reçu de la Commission européenne.

\* \* \*

**INTRODUCTION ET RESUME**

1. Par le présent document de consultation, les services de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne demandent aux parties intéressées leur avis sur une initiative en vue d'harmoniser et de normaliser certaines caractéristiques des unités de chargement intermodales<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Les unités de chargement sont des conteneurs ou des caisses mobiles. Elles seront désignées, dans la suite du présent document par le sigle UCI.

\* 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. La Communauté a intérêt à rendre l'intermodalité plus intéressante pour les utilisateurs de transport et à en faire une solution de rechange durable apte à pallier l'engorgement des réseaux routiers. Le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont constaté que la mise en œuvre de l'intermodalité est freinée par le manque d'harmonisation et de normalisation des UCI.

3. Actuellement, les caractéristiques de manutention des UCI présentent des différences considérables: on a affaire à des conteneurs (normalisés ou non), à des caisses mobiles et à toutes sortes d'autres UCI prévues pour des emplois spécifiques. Des efforts considérables sont nécessaires pour définir, cas par cas, les caractéristiques de manutention de chaque UCI. De même, les installations de manutention doivent souvent être aménagées, voire, dans certains cas, modifiées. Cela complique et ralentit la manutention et accroît inutilement le coût de l'intermodalité. En conséquence, les UCI doivent être rendues plus uniformes dans la Communauté.

4. On peut y parvenir en harmonisant certaines de leurs caractéristiques. On peut penser à l'emplacement et à la conception des fixations et autres accessoires des UCI nécessaires à la manutention et au transport. Une telle harmonisation réduirait les coûts induits lors des transferts, accélérerait la manutention et réduirait les risques au cours du transport. Le Comité européen de normalisation (CEN) serait mandaté pour définir les spécifications techniques nécessaires.

5. Outre l'harmonisation, l'Europe a besoin d'une UCI optimale combinant les avantages du conteneur et de la caisse mobile. Une telle UCI serait utilisable dans tous les modes de transport terrestres (rail, route et voies navigables) et maritime, et entre ces différents modes de transport. Elle satisferait ainsi aux conditions préalables d'une intermodalité maximale. Cette UCI doit donc être empilable, doit pouvoir être manipulée par le haut et pouvoir supporter un transport par mer. Cette unité doit offrir le maximum d'espace possible pour le transport de palettes, et doit également permettre un chargement et un déchargement rapides des palettes pour réduire les coûts induits et les pertes de temps. Au départ, cette unité européenne de chargement intermodale (UECI) pourrait être une caisse polyvalente pour marchandises sèches, de largeur adaptée au transport optimal de palettes, de 13600 mm ou 7450 mm de longueur et de 2670 mm de hauteur. Aujourd'hui, il n'existe que très peu d'UCI de ce type. Il faudra donc des normes européennes, dont l'élaboration sera confiée au CEN.

6. Pour assurer la sécurité et minimiser les risques pour les personnes et les biens, toutes les UCI utilisées en Europe devront être soumises à une obligation d'entretien et d'inspection périodiques. Les procédures d'exécution de ces mesures devront être uniformes et suivre des normes européennes qu'il appartiendra au CEN de définir. Des obligations en matière d'entretien et d'inspection périodiques concernant les conteneurs dans le trafic international découlent également de la convention sur la sécurité des conteneurs adoptée au niveau international.

7. La conformité aux normes des UCI doit être évaluée ou réévaluée par des organismes notifiés ou approuvés. Pour la désignation de ces organismes et les mesures d'évaluation nécessaires, on pourrait suivre les procédures standards découlant des normes EN et du droit communautaire antérieur. On pourrait recourir à des procédures correspondantes pour les inspections périodiques.

8. La reconnaissance de l'évaluation de conformité, de la réévaluation et des inspections périodiques et du marquage des UCI facilitera leur libre circulation dans toute l'Europe.

### **LE PROBLEME: DIVERSITE DES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES**

9. Pour attirer les utilisateurs, le transport multimodal doit être facile à utiliser et répondre à leurs besoins. Il doit offrir au moins les mêmes avantages que le transport exclusivement routier. À cette fin, les différents modes doivent être rendus complémentaires et il faut combiner leurs avantages dans les chaînes d'approvisionnement porte-à-porte. Les interconnexions entre les modes doivent se faire sans solution de continuité et permettre une très grande interopérabilité. L'absence de normalisation et d'harmonisation des UCI compromet la facilité des transferts entre modes.

10. Les conteneurs utilisés habituellement en Europe (20 et 40 pieds) appliquent les normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). En outre, des conteneurs présentant des caractéristiques techniques différentes (largeur, hauteur, résistance, etc.) sont en circulation. D'une façon générale, ces conteneurs peuvent être utilisés par tous les modes de transport terrestres et maritime. Ils sont généralement empilables et peuvent être levés au moyen de palonniers. Ils n'offrent cependant généralement pas une capacité de charge optimale pour les palettes ISO<sup>2</sup> et ne peuvent utiliser pleinement les dimensions maximales autorisées dans les transports terrestres. C'est la raison pour laquelle ils ne sont pas très utilisés dans les transports terrestres en Europe.

11. Les caisses mobiles sont conçues essentiellement pour des transferts entre modes terrestres. Elles autorisent une bonne utilisation des capacités dans le cas des véhicules routiers et ferroviaires, mais elles n'offrent pas de solution économique pour le transport par voie de navigation intérieure ou pour le transport maritime à courte distance. Elles ne sont habituellement pas empilables à cause de la faible résistance de leurs parois, ne peuvent supporter un transport par mer et ne peuvent être manipulées au moyen de palonniers. Elles peuvent avoir toutes sortes de dimensions et diffèrent par leurs caractéristiques. Le CEN a élaboré un certain nombre de normes européennes pour les caisses mobiles.

---

<sup>2</sup> 800x1 200 mm et 1 000x1 200 mm (voir ISO 6780).

12. Cette diversité de conception, de dimensions et de caractéristiques techniques complique l'intermodalité et la prive de l'interopérabilité que permettent des UCI. La manutention est ralentie du fait que chaque caisse doit être identifiée individuellement, pour choisir la technique de manutention adaptée. Le matériel de levage doit souvent être spécialement réglé ou modifié. Cela occasionne des coûts supplémentaires inutiles dans la chaîne de transport. Les caisses mobiles ne sont utilisées que pour des transports terrestres et des transports ro-ro à courte distance<sup>3</sup>, alors que les conteneurs sont utilisés principalement pour des transports par voies navigables ou maritimes. Cette situation complique aussi les investissements dans les UCI. Le système de transport ne peut être utilisé à pleine capacité et une intermodalité sans solution de continuité ne peut être assurée.

### **Reconnaissance du problème**

13. La communication de la Commission de 1997 sur l'intermodalité et le transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne<sup>4</sup> reconnaissait que l'harmonisation des normes concernant les dimensions, les masses et d'autres caractéristiques des UCI faciliterait les transferts intermodaux. Le Livre blanc sur la politique des transports européenne d'ici 2010<sup>5</sup> souligne également le manque d'interopérabilité des UCI. Le Livre blanc déclare que des mesures doivent être prises pour assurer la conception et la normalisation de nouvelles UCI offrant les avantages des conteneurs et des caisses mobiles, avec des possibilités optimales de transbordement entre modes.

14. Le Parlement européen a, lui aussi, souligné la nécessité d'améliorer l'interopérabilité des équipements<sup>6</sup>. Cette amélioration pourrait être apportée notamment par une harmonisation ou une coordination des normes pour assurer l'interopérabilité et une circulation fluide des marchandises et des UCI dans la chaîne intermodale de transport.

15. En outre, dans sa résolution du 14 février 2000 sur la promotion de l'intermodalité et du transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne<sup>7</sup>, le Conseil a invité la Commission, en coopération avec les États membres à se concentrer notamment sur l'harmonisation des normes relatives aux unités de transport.

---

<sup>3</sup> Le terme "ro-ro" (Roll-on-Roll-off) indique qu'un bâtiment de mer permet l'embarquement ou le débarquement par roulage de véhicules routiers ou ferroviaires.

<sup>4</sup> COM(97) 243 final du 29.5.1997.

<sup>5</sup> COM(2001) 370 du 12.9.2001.

<sup>6</sup> Rapports de M. Stockmann du 21.1.1999 et de Mme A. Poli Bortone du 27.11.2000.

<sup>7</sup> JO C 56 du 29.2.2000, p. 1.

16. La complexité des UCI pose également des problèmes dans d'autres domaines. Il y a eu par exemple des hésitations quant à leurs dimensions et caractéristiques optimales dans l'inventaire des goulets d'étranglement dans les transports maritimes à courte distance effectué par la Commission en 2000. Dans le cadre des activités de recherche et de développement technologique (RTD), la « Task Force sur l'intermodalité des transports », créée au titre du 4ème programme cadre de recherche et développement technologique, a identifié un besoin de normalisation pour améliorer l'interchangeabilité des UCI. D'autres activités de recherche, telles que X-MODALL et UTI-NORM, ont examiné des concepts innovants d'UCI pour remédier à la situation actuelle.

### **LA SOLUTION: HARMONISATION ET NORMALISATION**

17. Le problème peut être scindé en deux :

- complexité des opérations de manutention et manque d'interopérabilité;
- manque d'UCI optimales pouvant être utilisées par tous les modes de transport, terrestres et maritime.

18. Ces sous-problèmes réclament des solutions distinctes. Le premier pourrait être résolu par l'harmonisation de certaines caractéristiques des nouvelles UIC pour qu'elles puissent être manutentionnées d'une manière plus uniforme. Les problèmes du deuxième groupe pourraient être résolus par la normalisation d'une UCI optimale utilisable par tous les modes de transport, terrestres et maritime.

### **Caractéristiques d'interopérabilité harmonisées des UCI**

19. Les UCI présentent un certain nombre de caractéristiques différentes. Certaines doivent être manutentionnées par le bas (par exemple au moyen d'un chariot élévateur à fourche); d'autres peuvent l'être par le haut (par exemple par un palonnier). Leurs points d'attache se trouvent à différents endroits et leur résistance est également variable. Ces problèmes pourraient être surmontés par l'introduction d'un ensemble de caractéristiques communes harmonisées pour ces UCI, pour assurer une manutention plus uniforme.

20. Ces caractéristiques harmonisées pourraient englober les attaches et autres accessoires des UCI concernant la manutention et le transport. L'harmonisation des emplacements et de la conception des pièces d'angle, des ouvertures de manutention par élingue et des passages de fourche contribuerait à assurer l'uniformité en ce qui concerne la manutention des UCI. L'harmonisation des caractéristiques des supports intermédiaires, tels que les pieds d'appui, faciliterait le stockage intermédiaire entre les opérations de transport. Une définition commune des zones suffisamment résistantes pour supporter la masse de l'UCI en cours de transport (zones de transfert de charge) diminuerait les risques de dégâts et faciliterait le positionnement des UCI.

21. En outre, l'arrimage des chargements sur les véhicules, les wagons et les bateaux, en toute sécurité et efficacement, pourrait être facilité par une harmonisation des interfaces des dispositifs d'arrimage des charges.

22. Les définitions, conceptions et emplacements précis de ces caractéristiques harmonisées pourraient différer selon les UCI en fonction, par exemple de leur longueur et de leur configuration (comme la résistance des parois). Pour établir un ensemble de caractéristiques harmonisées, la Commission pourrait mandater le CEN pour définir les critères harmonisés exacts dans des normes EN, par classe et catégorie d'UCI. Les UCI mises en service ou en circulation après la date d'entrée en vigueur de ces normes devraient être conformes aux spécifications communes harmonisées.

23. Les UCI aux caractéristiques harmonisées pourraient porter un marquage, ou un ensemble de marques concordantes par catégorie ou classe, fixés sur elles pour attester leur conformité aux exigences et faciliter leur identification au cours des opérations de manutention. Ce marquage ne pourrait être apposé qu'après que l'UCI en cause aura fait l'objet d'une vérification de sa conformité aux critères des normes EN applicables (voir chapitre 2.4).

24. Ces caractéristiques harmonisées faciliteraient la manutention des UCI. Une certaine diversité subsisterait néanmoins, pour les deux raisons suivantes:

- il serait économiquement injustifié d'exiger que les UCI existantes soient modifiées ou rendues conformes aux caractéristiques harmonisées. En conséquence, tant que ces UCI seront en circulation, une certaine diversité subsistera. Ces vieilles UCI finiront cependant par disparaître progressivement du marché (leur durée de vie est de cinq ans en moyenne pour les caisses mobiles les moins solides et de dix à quinze ans pour les conteneurs les plus résistants);

- il ne serait pas non plus justifié d'exiger que toutes les UCI soient aussi solides qu'un conteneur ISO empilable. On continuera à trouver sur le marché des conteneurs et des caisses mobiles fragiles, car leur fabrication coûte moins cher et ils peuvent servir à un certain nombre d'utilisations (par exemple quand le transport par mer ne saurait être envisagé).

### **Unité européenne de chargement intermodale (UECI) normalisée**

25. Une UECI optimale doit combiner les avantages des conteneurs (possibilité de les empiler, de les manutentionner par le haut et aptitude à être transportés par mer) et ceux des caisses mobiles, notamment leur dimension mieux adaptée. Cette UECI doit pouvoir évoluer librement dans tous les modes de transport, terrestres et maritime, et entre ces modes de transport, pour remplir les conditions d'une intermodalité maximale. Au départ, une telle UECI pourrait consister en une caisse polyvalente pour marchandises sèches présentant une ouverture à l'une des extrémités, sur l'un des côtés ou au plafond.

26. Aujourd'hui, il n'existe pas assez d'UECI. En conséquence, des normes européennes devront être élaborées pour elles dans le cadre d'un mandat à attribuer au CEN.

27. Beaucoup a déjà été fait à cette fin tant au CEN que dans le domaine de la RTD:

- le CEN a établi des normes EN pour les caisses mobiles de la classe A<sup>8</sup> (EN 452:1995) et de la classe C<sup>9</sup> (EN 284:1992). Ces caisses mobiles ne sont cependant pas empilables. Le CEN travaille également sur des caisses mobiles empilables de la classe C (prEN 13853). Le CEN a en outre établi un ensemble de normes connexes pour les caisses mobiles, telles que l'arrimage des chargements sur les véhicules routiers (série EN 12640), les essais relatifs aux caisses mobiles (EN 283:1991), codage, l'identification et le marquage (EN ISO 6346:1995 et EN 13044:2000), et l'identification automatique (EN ISO 10374:1997);

---

<sup>8</sup> 12 192, 12 500 or 13 600 mm de long, 2 500 mm de large et 2 670 mm de haut, d'une masse brute maximale de 34 t, et avec des points de fixation inférieurs situés selon les spécifications applicables aux conteneurs ISO 1A (40').

<sup>9</sup> 7 150, 7 450 ou 7 820 mm de long, 2 500 mm de large et 2 670 mm de haut, d'une masse brute maximale de 16 t, et avec des points de fixation inférieurs situés selon les spécifications applicables aux conteneurs ISO 1C (20').

- le projet de recherche UTI-NORM<sup>10</sup> (4ème programme cadre) a examiné la taille optimale des UCI. Il a tiré la conclusion que, compte tenu du droit communautaire sur les dimensions des véhicules routiers (directive du Conseil 96/53/EC<sup>11</sup>), une nouvelle UCI, empilable, dont les dimensions seraient 2550x2900x13600 mm constituerait un compromis optimal pour l'Europe. Cette UCI exploiterait au mieux les dimensions et la capacité maximale autorisées pour le transport routier lors de la première et de la dernière étape d'un transport intermodal. L'UCI plus courte prévue pour les transports ferroviaires (2550x2900x7450 mm) offrirait, elle aussi, toutes sortes d'avantages. Tout en reconnaissant les problèmes que ce nouveau type d'UCI créerait, notamment pour les navires et les péniches à structure cellulaire et sur certaines liaisons ferroviaires, l'étude considère que les avantages l'emportent sur les inconvénients<sup>12</sup>.

28. Les travaux entrepris par le CEN et UTI-NORM pourraient constituer la base de la norme d'une UECI optimale en deux longueurs: 13600 mm et 7450 mm. La première longueur serait choisie eu égard à son caractère optimal par rapport aux palettes ISO et à la longueur de chargement autorisée maximale dans les transports routiers. La deuxième longueur serait choisie parce qu'elle est proche du maximum transportable par paires au moyen de trains routiers sans véhicules spéciaux (tels qu'un attelage court). Les deux modèles peuvent être transportés également par le chemin de fer, la navigation maritime à courte distance et les voies navigables intérieures. Certains problèmes pourraient se poser en ce qui concerne les navires et les barges à structure cellulaire, dans lesquels il faudrait adapter les guides à une nouvelle longueur, avec les coûts marginaux qui en résulteraient (même si dès à présent ces guides sont adaptés à des longueurs différentes). Dans certains cas, lorsque les navires sont conçus pour des conteneurs de certaines longueurs, des exigences structurales pourraient se traduire par une moins bonne utilisation de l'espace de chargement. De même, la capacité des wagons de chemins de fer standards actuels, conçue pour des conteneurs ISO de 40 pieds et de 20 pieds, ou des caisses mobiles de 7150 - 7820 mm, ne pourrait être pleinement utilisée avec l'unité de 13600 mm.

---

<sup>10</sup> Current State of Standardisation and Future Standardisation Needs for Intermodal Loading Units in Europe (UTI-NORM), Final Report, September 1999, Brussels, Frankfurt/Main, Hanover, London, Paris.

<sup>11</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

<sup>12</sup> Selon l'étude, ces avantages sont les suivants: possibilité d'utilisation pour tous les modes de transport de surface, amélioration des conditions économiques du transport par eau tout en assurant une compatibilité totale avec les caisses mobiles routières/ferroviaires, gerbabilité, largeur correspondant à celle des palettes, modes de chargement et de déchargement simplifiés, utilisation optimale des dimensions routières admissibles, très faible coût de fabrication, avantages économiques globaux du fait de la réduction de la grande variété de formes et dimensions que l'on connaît actuellement, compatibilité avec les engins de levage les plus courants, et compatibilité avec la convention sur la sécurité des conteneurs (voir chapitre 2.3).

29. La largeur intérieure de l'UECI devra pouvoir permettre le chargement de deux palettes côte à côte (c'est-à-dire deux fois 1200 mm, plus la marge de manœuvre nécessaire). Outre le fait qu'elle permettrait d'offrir plus de capacité qu'un conteneur ISO, une telle UCI adaptée aux palettes accélérerait et simplifierait le chargement. La largeur extérieure ne pourrait dépasser la largeur maximale autorisée dans les transports routiers (2550 mm). Une largeur de plus de 2500 mm pourrait créer des problèmes, par exemple sur les navires à structure cellulaire, où les cellules ont au maximum 2500 mm de large, et exigerait d'adapter les guides. Il pourrait y avoir une perte d'espace de chargement sur certains bâtiments de navigation intérieure, notamment ceux qui sont prévus pour embarquer quatre conteneurs ISO côte à côte sans marge. Cependant, la possibilité d'accueillir deux palettes côte à côte dans l'UCI accroît sa capacité et facilite les opérations de chargement et de déchargement, ce qui devrait pallier ces inconvénients.

30. Une UCI, adaptée au transport de palettes, de 13600 mm de long pourrait accueillir entre 23 et 33 % de palettes de plus (en fonction de la taille des palettes) qu'un conteneur ISO de 40 pieds. L'utilisation maximale de cette nouvelle capacité pourrait désencombrer les routes et réduire la circulation des véhicules lourds, car il faudrait moins de véhicules pour transporter la même quantité de marchandises.

31. Des UCI de 45 pieds de long (13720 mm) sont autorisées sur les routes européennes jusqu'à la fin de 2006 par les réglementations nationales<sup>13</sup>. Cependant, même après cette date, des unités de 45 pieds de longueur pourront être transportées par route si leurs angles avant sont arrondis à la distance de la longueur de 13600 mm. Une telle UCI offre 120 mm de longueur utile supplémentaire à l'intérieur par rapport à l'unité de 13600 mm. Ce volume supplémentaire est cependant réduit en largeur à l'avant, du fait que les montants latéraux frontaux devront être conformes à la norme de 13600 mm de long. La fabrication d'une unité spéciale de ce genre serait complexe et occasionnerait des coûts supplémentaires. Seul un mode de chargement très complexe pourrait permettre de charger une palette de plus, ce qui l'interdirait en pratique. D'autre part, l'utilisation d'un mode de chargement aussi complexe compliquerait le chargement et le déchargement et allongerait le temps nécessaire pour ces opérations, alors que tel n'est pas le cas avec la solution 13600 mm adaptée au transport de palettes décrite ci-dessus. En conséquence, la Commission n'a pas fondé l'UECI sur la conception du conteneur de 45 pieds.

32. Les caisses mobiles ont généralement une hauteur de 2670 mm<sup>14</sup>. L'UECI pourrait avoir cette hauteur. Cette hauteur, supérieure à celles des conteneurs des séries I ISO 668 et 650 (2438 mm et 2591 mm), offre davantage d'espace. En outre, une telle UECI pourrait être utilisée sur les lignes de chemins de fer principales exploitant des wagons de hauteur standard. Le Royaume-Uni a un gabarit plus faible, qui ne permet pas de dépasser 2540 mm de haut pour l'UCI.

---

<sup>13</sup> Article 4, paragraphe 6, de la directive 96/53/CE, JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

<sup>14</sup> Voir COST 339 - petits conteneurs, chapitre 5.2.4 du rapport final, 2001.

Cependant, un grand nombre des lignes importantes desservant le tunnel sous la Manche ont un gabarit permettant une hauteur de 2670 mm pour les UCI, avec des plates-formes de wagons abaissées à une hauteur de 1045 mm.

33. L'UECI doit être empilable pour intéresser la navigation maritime à courte distance et la navigation intérieure. Les navires ro-ro peuvent utiliser plus économiquement leur capacité si les UCI peuvent être transportées sur au moins deux niveaux. Les navires lolo<sup>15</sup> utilisent des empilements plus élevés (jusqu'à 6 niveaux). De même, pour le stockage intermédiaire dans des terminaux et des ports, la gerbabilité est une exigence manifeste, et offre des avantages économiques dans l'utilisation de l'espace disponible. Comme le montre le projet de normes EN prEN 13853, une unité de 7450 mm peut présenter une gerbabilité correspondant à celle du conteneur ISO de 20 pieds, essentiellement parce que les forces verticales s'exercent sur sa partie résistante (les montants des angles). Pour les UCI de 13600 mm, il faudra trouver un compromis acceptable entre gerbabilité et tare. Les pièces d'angle supérieures d'une UIC de 13600 mm ne se situeraient probablement pas dans les angles, mais, étant donné les caractéristiques harmonisées précitées, elles seraient attachées aux parois latérales. Dans un tel cas, pour atteindre la gerbabilité maximale prévue pour les conteneurs ISO de la série 1, il faudrait renforcer les parois dans une mesure qui alourdirait à l'excès la tare et coûterait trop cher. Une gerbabilité sur quatre niveaux d'UCI à pleine charge aptes à affronter un voyage en mer serait plus réaliste que la gerbabilité maximale prévue pour le conteneur ISO de 40 pieds.

34. L'UECI porterait un marquage indiquant sa conformité aux exigences et qui permettrait de l'identifier facilement au cours de la manutention. Ce marquage ne pourrait être apposé qu'après vérification de la conformité de l'unité aux critères des normes EN applicables (voir chapitre 2.4).

35. À la différence des caractéristiques harmonisées des UCI, l'utilisation de l'UECI ne deviendrait pas obligatoire. Il appartiendrait à l'industrie européenne d'en découvrir les avantages et de faire évoluer leur parc de matériel afin d'obtenir l'application du marquage spécifique à définir par le CEN indiquant l'interopérabilité des unités pour tous les modes de transports, terrestres et maritime.

### **La sécurité des UCI**

36. La sécurité des transports et du matériel étant l'un des principaux objectifs de la politique communautaire dans le domaine des transports, les UCI utilisées en Europe doivent satisfaire à des exigences de sécurité strictes. Pour éviter tout risque, elles devront, par exemple, être entretenues efficacement et être soumises à des inspections périodiques.

---

<sup>15</sup> "Lift-on-Lift-off", c'est-à-dire que les unités de chargement intermodale sont chargées et déchargées par des engins de levage.

37. La « convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) » des Nations unies a été adoptée le 2 décembre 1972 à Genève. Cette convention prévoit un instrument international visant à maintenir un niveau élevé de sécurité pour la vie humaine dans le transport et la manutention de conteneurs en établissant des procédures d'essai et des exigences de résistance connexes acceptables d'une manière générale. Elle facilite également le transport international de conteneurs en édictant des réglementations de sécurité internationale uniformes, applicables de façon égale à tous les modes de transport de surface. La plupart des États membres ont ratifié la convention. La CSC prévoit les obligations en matière d'entretien et d'inspections périodiques. Le CEN pourrait établir les normes correspondantes nécessaires.

38. La CSC ne couvre que les transports internationaux. Les questions de sécurité concernent toutefois les UCI lors de toute opération de transport. Les exigences en matière d'entretien et d'inspections périodiques en vigueur dans l'Union européenne doivent donc couvrir les UCI aussi bien pour les transports internationaux que nationaux.

39. Les périodes de base pour les inspections périodiques de toutes les UCI pourraient être les suivantes:

- Première inspection dans les cinq ans suivant la date de fabrication.
- Inspections périodiques tous les deux ans par la suite.

40. Il ne semble pas exister de raison d'exclure de l'obligation d'entretien ou d'inspection périodique les UCI fabriquées avant la mise en œuvre de la nouvelle réglementation. Ces obligations pourraient dès lors couvrir toutes les UCI en circulation dans la Communauté.

#### **Procédures d'évaluation ou de réévaluation de la conformité des UCI et inspections périodiques de ces dernières**

41. L'approche précitée doit prévoir des procédures pour évaluer ou réévaluer la conformité des UCI avec les normes applicables. Ces procédures suivraient les modules standards utilisés en droit communautaire. Cette évaluation ou réévaluation devra être effectuée par des organismes désignés à cette fin par les États membres. Cette désignation doit se faire sur la base de la norme EN 45004 élaborée par le CEN en 1995. Les procédures de l'inspection périodique des UCI pourraient suivre le même principe.

42. Un marquage attestant la conformité aux normes européennes et un marquage relatif à l'inspection périodique devront être appliqués sur les UCI homologuées après avoir été soumises à ces procédures.