



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2005/4
28 décembre 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 logistique¹

(7 et 8 mars 2005)

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

(Quarante-troisième session, 8 mars 2005, point 8 de l'ordre du jour)

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

Note du secrétariat

MANDAT

Documents de référence: TRANS/WP.24/2004/4; document informel n° 4 (2004)

1. À sa quarante et unième session, le Groupe de travail a pris note des résultats de la session plénière du Comité technique TC 104 de l'ISO à laquelle ce dernier avait examiné la question de la normalisation éventuelle des conteneurs de 45 pieds et demandé à la CEE 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 des dimensions des unités de chargement utilisées en transport combiné» (TRANS/WP.24/101, par. 20 à 23).

¹ La CEMT et la CEE ont adopté des arrangements de coopération en instituant le «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE du transport intermodal et de la logistique» qui comprend une composante CEMT et une composante CEE, la composante CEE étant son Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

2. Sur la base du document TRANS/WP.24/2004/4 du secrétariat, le Groupe de travail a examiné le texte de la résolution n° 241 ainsi que les renseignements pertinents sur une résolution similaire adoptée lors du deuxième Séminaire mondial sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, 1^{er}-4 septembre 1992).
3. À ce propos, le Groupe de travail a été informé des travaux en cours concernant une directive européenne sur les unités de chargement utilisées en transport intermodal, texte qui propose l'introduction, sur une base volontaire, d'une unité de chargement intermodal européenne (UCIE) satisfaisant aux principales prescriptions intermodales en vigueur en Europe, en matière de sécurité, de sûreté, d'interopérabilité, de manutention, d'arrimage, de résistance, de codage et d'identification.
4. Notant que dans la plupart des pays européens la longueur du conteneur de 45 pieds envisagée par l'ISO serait en contradiction avec les règlements nationaux qui régissent le transport routier et dont il est peu vraisemblable qu'ils soient modifiés pour permettre le transport régulier de telles unités de chargement, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de consulter les États membres de la CEE afin d'obtenir un avis représentatif sur les propositions de l'ISO visant à normaliser les conteneurs maritimes ayant les dimensions suivantes: 45 pieds x 8 pieds x 9 pieds 6 pouces (L x l x H) (TRANS/WP.24/103, par. 21 à 23).
5. Pour faire suite à cette demande, le 6 août 2004, le secrétariat a transmis aux délégations une communication les invitant à faire connaître leur position sur la proposition de l'ISO susmentionnée, qui est également présentée de manière détaillée dans le document TRANS/WP.24/2004/4 du secrétariat.
6. À ce jour, le secrétariat n'a reçu que cinq réponses officielles d'États membres et d'autres ont indiqué qu'ils réfléchissaient à la question.
7. La plupart de ceux qui ont répondu ont estimé qu'il appartenait à l'industrie des transports maritimes et des conteneurs d'utiliser et de normaliser par le biais de l'ISO l'unité de chargement intermodal qu'elle pensait appropriée et adaptée à ses besoins commerciaux. Il a toutefois été souligné que la nouvelle proposition de l'ISO, en particulier la longueur de 45 pieds du nouveau conteneur proposé, n'était pas conforme à la Directive UE 96/53 concernant le poids et les dimensions des véhicules routiers. Il ne serait donc pas possible d'utiliser ce type de conteneur pour le transport international sur le réseau routier des 25 pays de l'Union européenne. En outre, sur les 55 États membres de la CEE, seuls 14 (dont un pays européen) semblent, pour le transport routier national, autoriser des dimensions compatibles avec la longueur de 45 pieds du nouveau conteneur proposé par l'ISO².
8. Plusieurs États ont également estimé que l'adoption de la nouvelle norme relative aux conteneurs proposée par l'ISO risquait de conduire à une situation dans laquelle l'influence commerciale et la concurrence féroce entre les ports européens pourraient exercer sur les législateurs des pressions exagérées qui les amèneraient à augmenter les dimensions maximales autorisées dans le transport routier, ce qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses en matière

² Éléments tirés d'une enquête réalisée par l'Union internationale des transports routiers (IRU).

de sécurité routière, de coûts des infrastructures et d'égalité entre les modes de transport intérieur.

9. Dans le même ordre d'idées, on a fait valoir que l'espace supplémentaire offert par le nouveau conteneur d'une longueur de 45 pieds proposé par l'ISO semblait ne présenter que peu d'intérêt pour les transports terrestres européens, puisque le chargement de front de deux palettes européennes y était impossible.

10. Étant donné le peu de réponses officielles reçues et les activités en cours de l'Union européenne sur «l'unité de chargement intermodal européenne (UCIE)», le secrétariat estime que de nouvelles consultations doivent être menées en vue de l'élaboration éventuelle d'un avis de la CEE sur la question et, le cas échéant, de sa communication à l'ISO, qui doit prendre une décision en la matière au premier semestre de 2005.

11. Au terme des nouvelles consultations qui seront menées au début de janvier 2005, le secrétariat sera peut-être en mesure de rédiger un avis sur la question, pour examen par le Groupe de travail à sa présente session. Ce texte figurera dans un additif au présent document.
