



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2005/4/Add.1
14 février 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et
FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique¹
(7 et 8 mars 2005)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU
(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

Additif 1

PROJET

**Opinion du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
de la CEE-ONU**

Adopté lors de sa quarante-troisième session (8 mars 2005)

¹ 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.

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU,

Conformément à son mandat de surveiller les poids et les dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal²,

Rappelant les observations faites lors des deux séminaires globaux sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, 1989 et 1992) concernant les propositions de l'ISO visant à adopter une nouvelle série 2 de conteneurs³,

Rappelant aussi la résolution adoptée par le séminaire de 1992⁴, les précisions et les commentaires faits par le Groupe de travail de la CEE-ONU⁵ et la résolution no 241 adoptée par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU en date du 5 février 1993⁶,

Rappelant en outre la résolution No 67 de la CEMT sur les "Dimensions des Unités de Chargement" (Edimbourg, les 24 et 25 mai 1989)⁷ et la résolution no 91/9 de la CEMT sur les "Dimensions des Unités de Chargement (conteneurs et caisses mobiles) dans les Transports Combinés", (Paris, le 21 novembre 1991)⁸,

Tenant compte de la Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international⁹,

Prenant note des considérations dans ISO TC 104 visant à modifier un certain nombre de normes, en particulier norme ISO 668 sur les conteneurs de marchandises de la série 1, en vue d'en inclure les conteneurs ayant les dimensions externes suivantes : Longueur : 45 pieds (13,716 m); Largeur : 8 pieds (2,438 m); Hauteur : 9 pieds 6 pouces (2,896 m),

Suite à la demande de l'ISO, faite à la quarantième session du Groupe de travail en octobre 2003, de fournir des précisions sur l'applicabilité de la résolution no 241 du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU en date du 5 février 1993 relative aux "Dimensions croissantes des unités de chargement en transport combine"¹⁰,

² Programme de travail pour la période 2004-2008 adopté par le Comité des transports intérieurs le 19 février 2004 (ECE/TRANS/156/Add.1).

³ TRANS/SEM.7/4 (13-16 novembre 1989); TRANS/SEM.10/3 (1-4 septembre 1992).

⁴ TRANS/SEM.10/3, annexe.

⁵ TRANS/WP.24/55, paragraphes 4-12.

⁶ ECE/TRANS/97, paragraphes 112-114 et annexe 6.

⁷ CM(89)16.

⁸ CEMT/CM(91)24.

⁹ Journal officiel des Communautés européennes No L 235, 17/09/1996 P. 0059-0075.

¹⁰ TRANS/WP.24/101, paragraphe 21.

Rappelant les observations faites sur cette question lors de ses trente-neuvième, quarantième et quarante et unième sessions¹¹;

Adopte l'opinion suivante sur la proposition de l'ISO de standardiser un conteneur d'une longueur de 45 pieds :

1. C'est la prérogative des exploitants de conteneurs d'utiliser et de normaliser via l'ISO une unité de chargement quelconque (conteneur, caisse mobile) qu'ils estiment convenir et répondre le mieux possible à leurs besoins pour le transport efficace de port à port.

2. Les arguments avancés dans le document ISO/TC/104/SC.1 N 405¹² proposant de réviser les normes ISO existantes pour incorporer les conteneurs d'une longueur de 45 pieds portent exclusivement sur le transport de port à port maritime. Ils ne prennent pas en compte les besoins du transport terrestre intermodal par route, chemin de fer, voie navigable et navigation maritime à courte distance.

3. Dans l'Union européenne, la Directive 96/53 du Conseil exclura, au plus tard le 31 décembre 2006¹³, le transport par route des conteneurs ISO d'une longueur de 45 pieds (13,716 m) proposés à la standardisation (les unités de 45 pieds de long pourront être transportées par route si leurs angles avant sont arrondis à partir de la longueur de 13,600) mm¹⁴. La nouvelle Directive proposée par le Parlement européen et le Conseil européen sur les unités de chargement intermodales, qui contient aussi des propositions sur une unité européenne de chargement intermodale (UECI) normalisée, ne modifiera pas les dimensions maximums permises pour les véhicules routiers stipulés dans la Directive 96/53 du Conseil.

4. Dans la plupart des autres pays européens, le conteneur ISO de 45 pieds de long proposé n'est pas non plus en conformité avec les règlements actuels de la circulation routière¹⁵.

¹¹ TRANS/WP.24/99, paragraphe 10; TRANS/WP.24/2003/4; TRANS/WP.24/2003/3; TRANS/WP.24/2003/2; TRANS/WP.24/101, paragraphes 20-23; TRANS/WP.24/103, paragraphes 21-23; TRANS/WP.24/2004/4; Document informel No 4 (2004).

¹² Réproduit en document CEE-ONU TRANS/WP.24/2004/4 en anglais, français et russe.

¹³ Article 4, paragraphe 6 de la Directive 96/53/EC.

¹⁴ Annexe I, article 4.4 de la Directive 96/53/EC: "La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m").

¹⁵ Seulement 14 des 55 Etats membres de la CEE-ONU sembleraient permettre des dimensions pour le transport routier national compatibles avec la longueur de 45 pieds du conteneur ISO proposé (enquête entreprise par l'Union internationale des transports routiers (IRU)).

5. Il n'y a aucune indication sur un accord des Gouvernements pour autoriser des véhicules aux dimensions plus longues sur le réseau routier européen afin d'accommoder la circulation des conteneurs ISO de 45 pieds proposés.

6. Le conteneur de 45 pieds de long proposé par ISO ne pourra donc pas être transporté librement par les différents modes de transport terrestre en Europe, compromettant ainsi l'efficacité de la circulation dans l'arrière-pays des ports. Il ne contribuera pas non plus aux objectifs de politique européenne visant à promouvoir des systèmes intermodaux efficaces de transport à un niveau équitable et causera des coûts supplémentaires de transbordement dans le cas où un transport routier final est nécessaire (en raison des nécessités de chargement et déchargement supplémentaires des conteneurs dans les ports pour respecter la directive européenne 96/53 relative aux poids et dimensions des véhicules routiers).

7. A cause de sa largeur intérieure restreinte, ne permettant pas le chargement de deux palettes côte à côte (c'est-à-dire deux fois 1,200 m, plus la marge de manœuvre nécessaire), le conteneur de 45 pieds de long proposé par l'ISO ne semble pas présenter d'intérêt commercial pour les expéditeurs et opérateurs de transport terrestre et même de navigation maritime de courte distance intra-européenne.

8. Les inquiétudes exprimées dans la résolution no. 241 du CTI de la CEE-ONU en date du 5 février 1993 sont toujours valables aujourd'hui et applicable aussi à la nouvelle proposition de l'ISO d'un conteneur d'une longueur de 45 pieds [en tout cas tant que l'impact de leur transport sur les routes européennes, particulièrement en ce qui concerne la sécurité routière et les restrictions d'infrastructure routières, n'a pas été évalué.]

9. Le secrétariat de la CEE-ONU est prié d'informer l'ISO TC 104 de cette opinion bien avant sa vingt-deuxième séance plénière (Londres, les 12 et 13 mai 2005).
