



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Cinquante-septième session**

Genève, 10 et 11 novembre 2014

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

Thèmes annuels relatifs au transport intermodal**Suivi de l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions
des unités de transport intermodal (UTI)****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document a été élaboré au titre des produits/activités prévus dans le module 6: Transport intermodal et logistique du programme de travail du sous-programme «Transports» pour 2014-2015 (document ECE/TRANS/2014/23) tel qu'adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014 (ECE/TRANS/240, par. 100).
2. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa dernière session et à la feuille de route sur les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/133, par. 29 à 38 et ECE/TRANS/WP.24/125, par. 21, et 40 et 41), un atelier de suivi consacré au thème retenu pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal» s'est tenu à Paris les 6 et 7 février 2014.
3. On en trouvera un rapport succinct ci-après.

II. Participation

4. L'atelier, organisé par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), s'est tenu les 6 et 7 février 2014 à Paris. Il a réuni 18 experts des Gouvernements allemand, autrichien, belge, français, slovaque et turc. Des représentants des organisations non gouvernementales et des groupes industriels suivants y ont également participé: European Association for Forwarding, Transport and Customs Services; Groupement européen du transport combiné; International Bureau of Containers; Union internationale des sociétés de



transport combiné rail-route; UIC; Allianz for Rail (Allemagne) et Groupe Norbert Dentressangle (France).

III. Conclusions

5. Sous la direction de M. Henri Maillard, ancien Président du Groupe de travail, l'atelier a examiné les exigences de l'interopérabilité technique pour le transport par route, par chemin de fer et par voie navigable des diverses unités de transport intermodal (UTI). Le conteneur européen de 45 pieds adapté aux palettes qui peut accueillir 33 europalettes a été examiné sur la base d'exemples concrets.

6. Les participants à l'atelier ont noté que la sécurité du transport par route de telles unités de transport intermodal nécessiterait que la longueur de chargement mesure environ 15 cm de plus que les 13,60 m autorisés pour les semi-remorques. Le transport par rail de ces unités intermodales est possible sans difficulté technique majeure sur des wagons porte-conteneurs ordinaires, bien qu'avec une certaine perte de capacité et de sécurité de fonctionnement en raison des écarts de chargement entre de telles unités. Les bateaux de navigation intérieure ordinaires pourraient aussi transporter de tels conteneurs. Un arrimage optimal de ces unités de transport intermodales nécessiterait toutefois d'élargir la cale à 10,20 m, ce qui ne serait possible que pour les nouveaux bateaux et au prix de règles de sécurité modifiées.

7. Bien que le transport international routier des conteneurs européens de 45 pieds ne soit pas autorisé actuellement dans l'UE, le gouvernement français a néanmoins l'intention de transmettre au Comité européen de normalisation (CEN), par l'intermédiaire de son agence nationale de normalisation (AFNOR), des propositions en vue d'une possible normalisation de telles unités de transport intermodales.

8. Les participants à l'atelier ont également examiné diverses propositions visant à améliorer l'aérodynamisme et la sécurité routière des unités de transport intermodales qui vont nécessairement entraîner un allongement de ces unités ou des véhicules de transport routier. Ils ont estimé que les effets environnementaux et énergétiques de ces dispositifs sur les opérations de transport routier n'avaient pas encore fait l'objet d'études approfondies dans des conditions réalistes. L'impact de tels dispositifs, repliables ou non, sur le transport intermodal n'a pas non plus été analysé.

9. En ce qui concerne l'exception actuelle à la masse brute maximale de 44 tonnes autorisée pour les unités de transport intermodales lors des parcours initiaux et terminaux, les participants à l'atelier ont estimé qu'une telle exception devait pouvoir s'appliquer à toutes les unités de transport intermodales et pas seulement aux conteneurs ISO. C'est ce que font déjà de nombreux pays de l'UE.

10. Les participants à l'atelier ont aussi noté que pour le transport intermodal européen dans le cadre d'opérations entre les ports et leur arrière pays, les conteneurs ISO normalisés et de grande capacité sont la référence et pourraient être transportés sans difficultés dans le cadre de services de transport intermodal mettant en jeu la route, le rail et les voies navigables. La possible mise au point d'une norme universelle pour les unités de transport maritime et terrestre (53 pieds-16,15 m de longueur, 8,6 pieds-2,6 m de largeur et 9,6 pieds-2,9 m de hauteur) dépendra dans une grande mesure des besoins du secteur des transports en la matière.

11. Le 7 février 2014, les participants à l'atelier ont visité le Quai de la Bourdonnais au bord de la Seine, à proximité de la tour Eiffel. Tous les matins, grâce à un gerbeur à tablier porte-fourche rétractable 26 conteneurs sur-mesure sont déchargés d'une barge et chargés sur sept camions qui assurent leur distribution finale à 80 supermarchés de la ville de Paris

(à des distances comprises entre 4 et 7 km). Les conteneurs vides de retour de ces supermarchés sont ensuite replacés sur la barge qui les transporte vers l'aval jusqu'à un port fluvial situé à 30 km du centre de la ville. Ce projet, soutenu par la ville de Paris et par le Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, contribue à décongestionner les routes et à diminuer les émissions atmosphériques et le bruit.
