

Nouveaux marquages pour les unités de chargement intermodales en Europe

Intermodalité et standardisation

L'introduction de conteneurs et leur standardisation internationale à l'aide de normes ISO¹ se sont traduites pour le transport maritime par de très sensibles progrès en termes de rationalisation ; celle-ci a résulté à son tour en une expansion considérable du commerce mondial et constitué une base importante de la globalisation des économies.

En transport terrestre, l'intermodalité permet de coupler les avantages respectifs de deux modes de transport, voire davantage, p. ex. la massification des flux, la sécurité et les performances environnementales du rail ou de la navigation intérieure avec la flexibilité de la route.

La nouvelle norme EN 13044 relative au marquage des unités de chargement intermodales facilite l'accès au Transport Combiné et permet des gains de rationalisation pour toutes les parties concernées.

Une nouvelle ère a commencé en transport ferroviaire de marchandises passant pratiquement inaperçue. Alors que le transport conventionnel de wagons isolés stagne, le Transport combiné (TC) Rail-Route a pu enregistrer des taux de croissance élevés. Des trains directs relient les grandes villes à des coûts et des vitesses compétitifs par rapport à la route.

La part du TC dans les prestations du transport de fret (tkm) des entreprises ferroviaires européennes représente aujourd'hui 25-40%. Par jour ouvrable, plus de 1.200 trains de fret, chacun d'une capacité de transport de 25 chargements poids-lourds en moyenne parcourent 500 km en national et 950km en international, ce qui représente une réduction de 75% des émissions de CO₂ par rapport au transport routier de fret.



SIIM KALLAS
Vice-Président
de la Commission européenne
et Commissaire aux Transports

L'initiative de l'EN 13044 et du Code ILU est l'exemple parfait d'une industrie qui se régule au moyen d'accords volontaires ; une telle solution a la préférence de la Commission, en particulier lorsqu'elle englobe des considérations importantes pour la sécurité, tout en renforçant l'efficacité opérationnelle, sans que le législateur ne doive intervenir.

Les conteneurs ISO acheminés par la route, en navigation intérieure ou sur le rail sont principalement du transport maritime de hinterland (arrière-pays) tandis que les caisses mobiles et semi-remorques standardisées CEN² sont utilisées comme unités de chargement en transport continental. Celles-ci sont mieux adaptées aux dimensions autorisées pour les véhicules routiers et également plus légères et plus flexibles pour le chargement. Des caractéristiques techniques communes font que de nombreux véhicules routiers, wagons et engins de transbordement en Europe conviennent à toutes les unités de chargement.

Par ailleurs, l'identification du propriétaire d'unités européennes et de conteneurs ISO s'organisera à l'avenir de manière équivalente.

¹ ISO: International Organization for Standardization - Organisation internationale de normalisation

² CEN: Comité Européen de Normalisation

Un code pour le gabarit

En transport ferroviaire, les unités de chargement dépassent presque à chaque fois le gabarit normal et ne peuvent par conséquent circuler régulièrement que sur des parcours spécifiquement mesurés et autorisés pour un gabarit plus élevé. Un code-gabarit est attribué à ces parcours; celui-ci indique les combinaisons de largeur/hauteur maximum des UTI se rapportant à un wagon de TC standard.

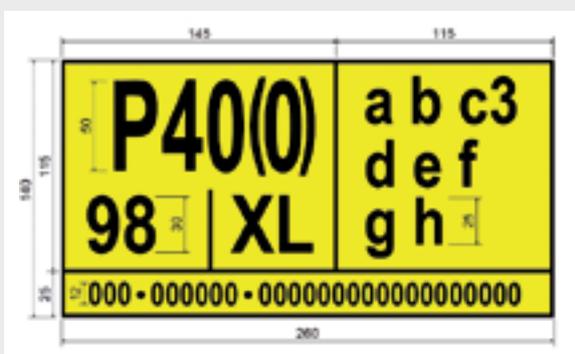
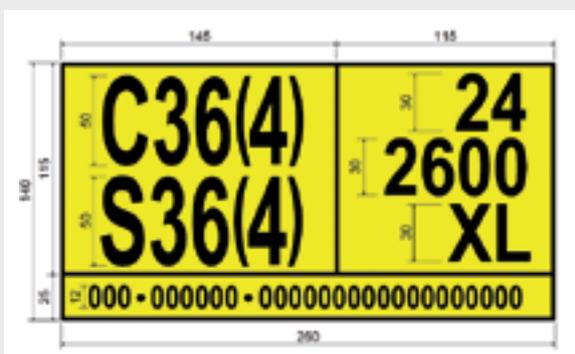
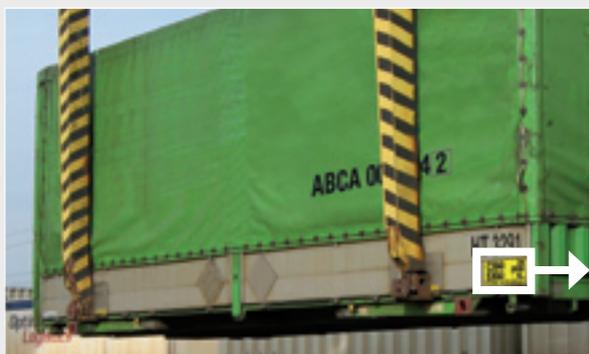
Les unités de chargement du TC (caisses mobiles, conteneurs non ISO³ et semi-remorques) doivent elles aussi être munies d'une codification adéquate. Pour pouvoir circuler sur un parcours donné, le code-gabarit de l'unité de chargement ne peut pas dépasser celui du parcours. Par ailleurs, certains wagons à plateforme de chargement très basse disposent de chiffres correcteurs – différenciés selon les pays – qui permettent le transport d'unités de chargement plus hautes de quelques centimètres.

Avec les années, le gabarit (limité surtout par les tunnels ferroviaires) n'a cessé d'être augmenté sur un grand nombre de parcours importants en vue de pouvoir transporter sur le rail pratiquement tout ce qui est acheminé par la route.

Autorisation et codification

Les unités de chargement intermodales requièrent une autorisation pour l'exploitation ferroviaire et doivent être munies du code-gabarit. Conformément à l'EN 13044, cette « codification » pour caisses mobiles et semi-remorques sera effectuée directement par le constructeur. Ce dernier soumettra aux Autorités compétentes (entreprises ferroviaires, opérateurs de TC ou instances de certification) des plans d'exécution et des calculs; si nécessaire, un test de résistance sera ensuite effectué pour vérifier que le prototype répond bien aux normes CEN ou aux fiches UIC. Les unités de chargement reçoivent une plaque de codification certifiant l'aptitude au ferroviaire et mentionnant toutes les informations essentielles à l'exploitation: pour les caisses mobiles, le code de gabarit, de longueur, de largeur et la solidité, pour les semi-remorques, des informations importantes pour le chargement rapide et sûr (hauteur du chariot, code de compatibilité pour wagons-poche).

Le constructeur est tenu de garantir vis-à-vis de l'acheteur et de tiers que les exemplaires livrés sont bien conformes au prototype.



► Nouvelles plaques de codification conformes à la norme EN 13044 pour caisses mobiles et semi-remorques (horizontale ou verticale, au choix de chacun).

³ Les conteneurs standardisés ISO ne requièrent pas de codification vu qu'ils sont construits conformément aux normes ISO internationales, que leurs dimensions sont définies et que, à largeur et hauteur égales, les différentes longueurs 20, 30, 40 pieds peuvent être facilement différenciées.

Identification du propriétaire d'unités de chargement

La norme en vigueur pour les conteneurs maritimes est la norme mondiale ISO 6346 qui décrit le Code BIC attribué par le « Bureau International de Containers ». Près de 2.000 codes BIC ont été attribués à ce jour et grâce à ceux-ci, les propriétaires (armateurs, transporteurs ou sociétés de leasing) ont déjà marqué plus de 20 millions de conteneurs de fret de par le monde.

Codes-propriétaire uniformisés

A l'avenir, seule une identification-propriétaire de type uniforme des unités de chargement sera en vigueur : le Code BIC à l'échelle mondiale pour les conteneurs fret et le nouveau Code ILU compatible pour les unités de chargement européennes. Le BIC et l'UIRR attribuent la clé-propriétaire. Le marquage sur chaque unité de chargement se présente comme suit :

Clé-propriétaire - Numéro d'enregistrement - Chiffre de contrôle
ABCA 001234 2

Clé-propriétaire:	Attribution par l'UIRR ou le BIC 4ème position: type d'unité de chargement ⁵
N° d'enregistrement:	Attribution libre par le propriétaire
Chiffre de contrôle:	Procédure de calcul préétablie



La capacité du Code BIC, avec un « U » pour « Conteneur » en 4ème position, permet l'attribution d'environ 17.000 codes, nombre insuffisant si tous les transporteurs possédant des unités de chargement devaient à l'avenir acquérir un tel code.

Pour les unités de chargement utilisées principalement en Europe (caisses mobiles et semi-remorques), un Code ILU⁴ techniquement compatible est introduit grâce à la norme européenne EN 13044 ; il sera attribué par l'Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR).

Aux Etats-Unis, la « National Motor Freight Traffic Association » (NMFTA) attribue le « Standard Carrier Alpha Code » (SCAC) pour les sociétés de transport. Les unités de chargement identifiées par ce biais, principalement des semi-remorques, restent sur le continent américain, c'est pourquoi un Code ILU du même type peut être attribué exclusivement pour des unités européennes.

La NMFTA a assuré qu'elle n'attribuera pas de codes-propriétaire comportant les lettres 'U', 'J' ou 'Z' en 4ème position, ceux-ci étant réservés au code mondial BIC.

Code BIC ou Code ILU ?

A l'avenir, les entreprises possédant des unités de chargement européennes n'auront plus à supporter les coûts administratifs de la codification et de la plaque de codification pour chaque unité individuelle. Au lieu de cela, ils n'auront besoin que d'un Code BIC ou d'un Code ILU en guise de clé-propriétaire pour l'identification de toutes leurs unités de chargement.

Tout acteur du secteur maritime et propriétaire de conteneurs ISO disposant déjà d'un Code BIC pourra, conformément à la norme ISO 6346, marquer tous les conteneurs de fret, parmi lesquels aussi les caisses mobiles.

Le Code ILU, compatible avec le code BIC, a été conçu pour toutes les entreprises qui font circuler des caisses mobiles et semi-remorques pour le transport intermodal européen sur la route, le rail, en navigation intérieure et en transport maritime de courte distance.

Les entreprises possédant déjà un Code BIC ne devront acquérir un Code ILU que si elles disposent aussi de semi-remorques. Sur demande, elles peuvent obtenir un Code ILU se terminant par « K » et dont les trois premières lettres correspondent à leur Code BIC.

⁴ En anglais: Intermodal Loading Units, en abrégé ILU

⁵ Selon ISO 6346, le quatrième caractère prescrit est un 'U' pour les conteneurs, un 'J' pour les équipements pouvant se trouver sur le conteneur et un 'Z' pour les remorques et châssis. Selon EN 13044 pour les ILU, dont l'utilisation est restreinte à l'Europe, un 'A', 'B', 'D', 'E' ou 'K' est à prévoir en quatrième position.

Lancement et règles de transition

Les effets de rationalisation attendus ne seront pleinement atteints que si seuls les nouveaux marquages seront utilisés après une période de transition.



Les entreprises ferroviaires UIC et les opérateurs UIRR ont par conséquent décidé le plan de mise en application suivant :

1. À partir de juillet 2011, l'UIRR lancera l'attribution des Codes ILU tandis que le marquage opérationnel sera effectué avec les nouvelles plaques de codification.
2. Après une période de transition de trois ans, c'est-à-dire à partir de juillet 2014, seules les unités de chargement identifiées d'un Code BIC ou d'un Code ILU seront acceptées.
3. Après une période de transition de huit ans, c'est-à-dire à partir de juillet 2019, toutes les unités de chargement devront être munies de la nouvelle plaque de codification.

La gestion du code-propiétaire d'entreprises situées dans plusieurs pays n'est pas simple car certaines sociétés déménagent, d'autres ferment etc., et la base de données des codes doit, elle, toujours être à jour.

L'UIRR, administrateur du Code ILU, est essentiellement financée par ses membres, ce qui lui permet de facturer l'attribution à un coût marginal et donc de rendre cette démarche facilement acceptable par le secteur des transports. Les coûts initiaux du Code ILU s'éleveront à 250 EUR et la redevance pour le renouvellement tous les deux ans à 100 EUR.

Avantages pour tous

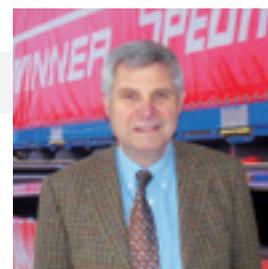
- + Le Code ILU permet une simplification du traitement informatique et opérationnel pour les acteurs de la chaîne de transport. Le code adapté à l'informatique diminue le nombre d'erreurs de saisie du fait que 95% des erreurs de frappe possibles sont immédiatement repérés grâce au chiffre de contrôle. Les frais de correction des erreurs de saisie et de transmission sont donc considérablement réduits.
- + La norme EN 13044 distingue l'identification-propiétaire du marquage opérationnel nécessaire à l'exploitation ferroviaire. Cette « codification » sera à l'avenir effectuée directement par le constructeur. La plaque de codification jaune concerne des caractéristiques du conteneur telles que les dimensions géométriques et la résistance qui restent identiques même avec un changement de propriétaire. En cas de vente, une nouvelle codification n'est donc plus nécessaire.
- + Ainsi, toutes les caisses mobiles et semi-remorques pré-hensibles, même si elles ont été acquises pour être utilisées uniquement en transport routier pur, pourront à l'avenir l'être aussi en transport ferroviaire. Les entreprises de logistique et les transporteurs routiers devront seulement, comme déjà d'application pour les conteneurs, identifier leurs unités de chargement avec leur clé-propiétaire composée de quatre lettres suivies de six chiffres avec lesquels ils peuvent numéroter leur parc selon leurs propres critères, et un chiffre de contrôle.
- + Tous les acteurs de la chaîne de transport, tout comme des tiers, p. ex. des Autorités douanières, les services de secours, etc., peuvent à tout moment identifier le propriétaire d'une unité de chargement étant donné que le code-propiétaire est publié⁶. Cet aspect est important pour les contrôles aux frontières mais aussi au sein de l'UE pour les futures exigences renforcées dans les domaines de la sécurité et de la sûreté. Pour un traitement plus rapide dans les ports et les terminaux, les Autorités douanières peuvent vérifier l'identité des conteneurs directement auprès du BIC. Cette procédure pourrait être étendue dans le futur aux terminaux de TC. Les caisses mobiles et semi-remorques pourvues d'un Code ILU pourraient à l'avenir être expédiées en priorité.
- + Le Code BIC/ILU, écrit en grands caractères, est reconnaissable par les applications OCR⁷. Les systèmes qui sont déjà installés dans les ports peuvent de ce fait aussi trouver une application dans les terminaux continentaux et contribuer à leur rationalisation.

⁶ <http://www.bic-code.org> et dès le 01.07.2011 <http://www.ilu-code.eu>

⁷ OCR : Optical Character Recognition, reconnaissance optique de caractère.

GREGOR ATHENS - Winner Spedition

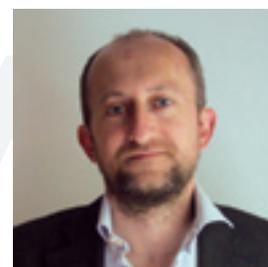
Enfin une bonne nouvelle. Alors que tout devient plus cher, nous ne payons plus de redevance de codification pour chaque unité de chargement mais des frais nettement réduits pour notre code-propiétaire avec lequel nous pouvons marquer toutes nos unités de chargement. La numérotation indépendante nous permet d'intégrer dans le code les numéros d'unités propres à notre société.

**ALEX BRUSKIN - Van Hool (Constructeur)**

Van Hool va accroître la valeur de ses caisses mobiles et semi-remorques préhensibles en les équipant directement d'une plaque de codification standard, leur conférant de la sorte une utilité universelle pour tous les modes de transport, que le client soit un transporteur routier pur ou déjà un utilisateur ferroviaire.

GIUSEPPE MACCHIA - Terminali Italia

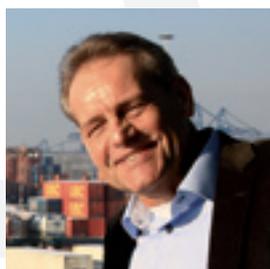
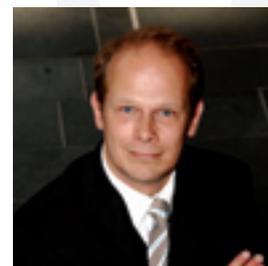
L'introduction du Code ILU avec le chiffre de contrôle permettra de réduire le volume de travail grâce à la diminution des erreurs de saisie des données dans les 20 terminaux gérés par Terminali Italia. Ainsi, le temps gagné pourra être consacré à l'amélioration du service à la clientèle.

**HANS-JÖRG BERTSCHI - Bertschi Spedition**

Lors de l'acquisition de conteneurs ISO, nous apposons uniquement notre code-propiétaire sur les quatre faces et pouvons les utiliser à l'échelle mondiale. Il était temps que cette procédure efficace soit introduite aussi pour les unités de chargement européennes.

OLIVER SELLNICK - Directeur Fret UIC⁸

Les normes harmonisées ISO 6346 et EN 13044 peuvent être utilisées pour l'identification d'unités de chargement intermodales dans l'échange d'informations prévu par la réglementation européenne sur la télématique pour le fret (TAF STI) si elle est étendue au transport intermodal. Dans les mains du BIC et de l'UIRR, les codes-propiétaires sont gérés par deux organisations internationales renommées et ce dans l'intérêt du secteur des transports.

**COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam**

La fin de la confusion est désormais proche. Jusqu'ici, les conteneurs étaient enregistrés avec leur Code BIC, les caisses mobiles avec leur numéro de codification ou leur marquage de bâche, les semi-remorques avec leur plaque d'immatriculation ou le numéro de flotte du propriétaire, d'où la possibilité d'erreurs et d'un échange électronique de données difficile.

⁸ UIC Union Internationale des Chemins de Fer, International Union of Railways, Paris

WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Allemagne)

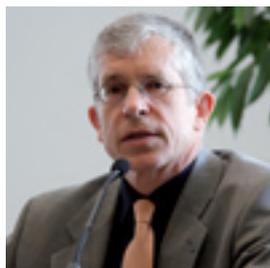
En tant qu'un des plus grands gestionnaires de terminaux de TC en Europe, nous photographons déjà chaque unité de chargement dès le Check-in dans nos sites les plus importants. Nous envisageons d'acquérir des lecteurs OCR afin de pouvoir également identifier automatiquement les unités de chargement.

**JÉRÔME MINFRAY - Groupe Charles André**

En tant que transporteur international spécialisé dans les marchandises liquides, nous disposons déjà d'un Code BIC que nous utilisons pour les conteneurs ISO et pour ceux aux dimensions européennes plus grandes. Nous économisons les frais de codification si le constructeur livre tous les conteneurs déjà codifiés.

JOSEF MIČKA – Mička Transport & Logistics

Jusqu'à présent, nous avons fait appel à la Deutsche Bahn pour la codification de nos semi-remorques. Nous économisons de la sorte un temps précieux lorsque les unités de chargement livrées peuvent être utilisées, immédiatement et universellement, dans tous les modes.

**MARTIN BURKHARDT - Directeur Général de l'UIRR**

Dès le 01.07.2011, l'UIRR lance l'attribution des codes via un site web dédié (www.ilu-code.eu), permettant d'offrir un service simple et rapide. Les entreprises détentrices d'unités de chargement peuvent y demander un code au choix, pour autant qu'il ne soit pas déjà attribué. Les frais d'enregistrement et de renouvellement peuvent être également acquittés par carte de crédit. Le site web multilingue permet de consulter les coordonnées des entreprises pour tous les codes attribués.

**Administrateur du Code ILU**

UNION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE
UIRR scrl ■ 31 rue Montoyer bte 11 ■ B-1000 Bruxelles
T +32 2 548 78 90 ■ F +32 2 512 63 93 ■ ilu-code@uirr.com



► À partir du 1^{er} juillet 2011,
vous êtes en mesure de
réserver votre Code ILU
sur www.ilu-code.eu