

Accord sur les plaques de codification des UCI

Le Comité Européen de Normalisation (CEN) a récemment approuvé la norme révisée EN13044 relative au marquage des unités de chargement intermodales (UCI, ou ILU en anglais). Elle se traduit par une modernisation fondamentale du système de codification des unités de chargement en transport combiné.

Alain Leglay

La codification des unités de chargement, qui se fait en trois étapes, est réorganisée de la manière suivante: le premier stade consiste dans la vérification de la conformité des unités aux exigences de sécurité, c'est-à-dire de la conformité aux normes de leur construction. La deuxième étape est l'attribution d'un code de gabarit. Ce code indique sur quel parcours ferroviaire les unités sont autorisées à circuler. Le troisième stade est le marquage propriétaire.

Alors que jusqu'ici, le propriétaire devait faire codifier chaque unité de chargement individuellement auprès d'une entreprise ferroviaire ou d'un opérateur de transport combiné, les unités seront désormais livrées accompagnées d'un certificat d'autorisation et d'un code de gabarit.

L'identification propriétaire de caisses mobiles et semi-

remorques devra s'effectuer à l'avenir comme pour les containers maritimes, pour lesquels on utilise le Code BIC mondialement reconnu et attribué par le Bureau International des Containers à Paris. Le système «exploserait» si tous les transporteurs européens détenteurs d'unités de chargement venaient à acquérir un tel code. Par ailleurs, son coût pourrait être considéré comme étant trop élevé pour les petites entreprises.

Pour les sociétés qui n'effectuent que des transports en Europe, l'UIRR attribuera donc, dès le 1 juillet 2011, un



Deux exemples des plaques de codification sur la norme révisée EN13044.



L'UIRR va entamer l'attribution des Codes ILU dès juillet de l'an prochain.

Code UCI (ou, en anglais, ILU) compatible.

Tous les acteurs de la chaîne de transport profiteront de ses avantages: toutes les unités, même initialement prévues uniquement pour le transport routier, seront en effet 'compatibles'.

Les entreprises de logistique pourront numérotter leurs unités de chargement selon leurs propres critères.

Une nouvelle codification ne sera pas nécessaire lors de la vente/achat d'unités de chargement d'occasion.

Des codes-propriétaire compatibles « code BIC et code ILU » facilitent par ailleurs le traitement des données.

Il y aura aussi un sérieux gain de temps de travail: un code électronique réduit les erreurs de saisie, vu que 95% des erreurs d'encodage éventuelles sont détectées grâce au

chiffre de contrôle. Le système est adapté à la reconnaissance automatique OCR.

Il y a compatibilité avec «l'informatisation du transport ferroviaire» TAF-STI.

Lors de l'assemblée générale Interunit (la plate-forme commune des opérateurs ferroviaires et combinés), fin octobre, les entreprises ferroviaires membres de l'UIC et les opérateurs membres de l'UIRR ont arrêté un plan

d'implémentation pour l'application de la norme. Dans un premier temps, il y aura une campagne d'information aux professionnels et clients du transport combiné, e.a. à l'aide d'une brochure multilingue dès le printemps 2011.

Ensuite, dès juillet 2011, l'UIRR entamera l'attribution des codes ILU; les entreprises ferroviaires et les sociétés UIRR lanceront alors l'émission des nouvelles plaques de codification.

Après une période de transition de trois ans, à partir de juillet 2014, les entreprises ferroviaires et les sociétés UIRR n'accepteront plus que des unités de chargement munies du code BIC ou du code ILU.

Enfin, après une période de transition de huit ans, à partir de juillet 2019, toutes les unités de chargement devront être munies de la nouvelle plaque de codification.