

PROJET
FINAL

NORME
INTERNATIONALE

ISO/FDIS
14083

ISO/TC 207/SC 7

Secrétariat: SCC

Début de vote:
2022-12-15

Vote clos le:
2023-02-09

Gaz à effet de serre — Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport

Greenhouse gases — Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 14083

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5c1639be-66c2-4f14-993a-ee2b9d6c1a52/iso-14083>

TRAITEMENT PARALLÈLE ISO/CEN

LES DESTINATAIRES DU PRÉSENT PROJET SONT INVITÉS À PRÉSENTER, AVEC LEURS OBSERVATIONS, NOTIFICATION DES DROITS DE PROPRIÉTÉ DONT ILS AURAIENT ÉVENTUELLEMENT CONNAISSANCE ET À FOURNIR UNE DOCUMENTATION EXPLICATIVE.

OUTRE LE FAIT D'ÊTRE EXAMINÉS POUR ÉTABLIR S'ILS SONT ACCEPTABLES À DES FINS INDUSTRIELLES, TECHNOLOGIQUES ET COMMERCIALES, AINSI QUE DU POINT DE VUE DES UTILISATEURS, LES PROJETS DE NORMES INTERNATIONALES DOIVENT PARFOIS ÊTRE CONSIDÉRÉS DU POINT DE VUE DE LEUR POSSIBILITÉ DE DEVENIR DES NORMES POUVANT SERVIR DE RÉFÉRENCE DANS LA RÉGLEMENTATION NATIONALE.



Numéro de référence
ISO/FDIS 14083:2022(F)

© ISO 2022

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 14083

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5c1639be-66c2-4f14-993a-ee2b9d6c1a52/iso-14083>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2022

Tous droits réservés. Sauf prescription différente ou nécessité dans le contexte de sa mise en œuvre, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, ou la diffusion sur l'internet ou sur un intranet, sans autorisation écrite préalable. Une autorisation peut être demandée à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 401 • Ch. de Blandonnet 8
CH-1214 Vernier, Genève
Tél.: +41 22 749 01 11
E-mail: copyright@iso.org
Web: www.iso.org

Publié en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos	vii
Introduction	viii
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	1
3.1 Termes relatifs aux opérations des chaînes de transport	1
3.2 Termes relatifs aux gaz à effet de serre et à l'énergie	7
3.3 Termes relatifs à la quantification	10
3.4 Autres termes	12
4 Principes généraux	12
4.1 Généralités	12
4.2 Pertinence	12
4.3 Complétude	13
4.4 Cohérence	13
4.5 Exactitude	13
4.6 Transparence	13
4.7 Principe de prudence	13
5 Principes de quantification	13
5.1 Généralités	13
5.2 Frontières du système	14
5.2.1 Opérations de transport et opérations de plateforme incluses	14
5.2.2 Processus inclus	14
5.2.3 Application de critères de coupure	15
5.2.4 Processus non inclus	16
5.2.5 Processus facultatifs	16
5.2.6 Quantification facultative des émissions de carbone noir par les opérations de transport	16
5.2.7 Compensation carbone et échange de quotas d'émission de GES	16
5.3 Conversion des données sur les vecteurs énergétiques en émissions de GES	16
5.3.1 Généralités	16
5.3.2 Potentiel de réchauffement global	17
5.4 Calcul de l'activité de transport	17
5.4.1 Transport de passagers	17
5.4.2 Transport de fret	17
5.4.3 Transport combiné de fret et de passagers (véhicules de passagers inclus)	18
5.4.4 Utilisation du facteur d'ajustement de distance	19
5.5 Calcul de l'activité de plateforme	19
5.5.1 Plateforme de passagers	19
5.5.2 Plateforme de fret	19
5.5.3 Plateforme combinée de fret et de passagers (véhicules de passagers inclus)	19
5.6 Affectation	20
5.6.1 Généralités	20
5.6.2 Affectation entre les passagers et le fret	20
5.6.3 Affectation entre les passagers de différentes classes de voyage	20
5.6.4 Affectation entre le fret à température ambiante et le fret sous température dirigée	20
6 Principes généraux relatifs aux chaînes de transport, aux éléments de chaîne de transport, aux catégories d'opérations de transport et aux catégories d'opérations de plateforme	21
6.1 Chaînes de transport et ECT	21
6.2 Opérations de transport et opérations de plateforme liées aux ECT	21
6.3 Catégories d'opérations de transport et catégories d'opérations de plateforme	23

6.3.1	Généralités.....	23
6.3.2	Catégories d'opérations de transport.....	23
6.3.3	Catégories d'opérations de plateforme.....	26
7	Actions de quantification.....	28
7.1	Généralités.....	28
7.2	Établissement de l'intensité d'émission de GES d'une COT ou d'une COP.....	29
7.2.1	Généralités.....	29
7.2.2	Sélection de l'option.....	29
7.2.3	Calcul à l'aide de données primaires (option A).....	30
7.2.4	Calcul à l'aide d'un modèle (option B).....	30
7.2.5	Sélection d'une valeur issue d'une base de données des valeurs par défaut (option C).....	30
7.2.6	Collecte d'une valeur auprès d'un opérateur contractant (option D).....	31
7.3	Calcul des émissions de GES pour un ECT.....	31
7.4	Calcul des émissions de GES pour une chaîne de transport.....	31
8	Actions de quantification au niveau de la COT.....	31
8.1	Généralités.....	31
8.2	Quantification des données d'activité émettrice de GES d'une COT.....	31
8.3	Calcul des émissions de GES d'une COT.....	32
8.3.1	Généralités.....	32
8.3.2	Aucune affectation nécessaire.....	32
8.3.3	Affectation nécessaire.....	33
8.4	Calcul de l'activité de transport d'une COT.....	34
8.4.1	Généralités.....	34
8.4.2	Distance d'activité de transport.....	34
8.4.3	Activité de transport d'une COT des passagers — Cas général.....	35
8.4.4	Activité de transport d'une COT de fret — Cas général.....	35
8.4.5	Activité de transport d'une COT de passagers avec des véhicules à plusieurs classes.....	35
8.4.6	Activité de transport d'une COT de fret avec des véhicules à températures multiples.....	37
8.4.7	Activité de transport d'une COT avec des passagers et du fret (véhicules de passagers inclus ou non).....	37
8.4.8	Activités de transport d'une COT dans tout autre cas.....	38
8.5	Calcul de l'intensité d'émission de GES pour la COT.....	38
8.5.1	Généralités.....	38
8.5.2	Cas général.....	39
8.5.3	Cas d'une COT de fret avec des véhicules à températures multiples.....	39
9	Actions de quantification au niveau de la COP.....	40
9.1	Généralités.....	40
9.2	Quantification des données d'activité émettrice de GES d'une COP.....	40
9.3	Calcul des émissions de GES d'une COP.....	40
9.3.1	Généralités.....	40
9.3.2	Aucune affectation nécessaire.....	41
9.3.3	Affectation nécessaire.....	42
9.4	Quantification de l'activité de plateforme de la COP.....	43
9.4.1	Activité de plateforme de fret.....	43
9.4.2	Activité de plateforme de passagers.....	43
9.5	Calcul de l'intensité d'émission de GES pour la COP.....	43
9.5.1	Généralités.....	43
9.5.2	Cas général.....	43
9.5.3	Cas d'une COP de fret avec des conditions de températures multiples.....	44
10	Calcul des émissions de GES pour un ECT de transport.....	44
10.1	Généralités.....	44
10.2	Calcul de l'activité de transport.....	44
10.3	Sélection d'une intensité d'émission de GES.....	44

10.4	Cas général.....	44
10.5	Cas de différenciation selon les classes de passagers.....	45
10.6	Cas de différenciation selon la température de la cargaison.....	45
10.7	Cas de transport de passagers et de fret dans le même véhicule.....	45
11	Calcul des émissions de GES pour un ECT de plateforme.....	45
11.1	Généralités.....	45
11.2	Quantification de l'activité de plateforme.....	45
11.3	Sélection d'une intensité d'émission de GES.....	46
11.4	Cas général.....	46
11.5	Cas de différenciation selon la température de la cargaison.....	46
11.6	Cas de transfert de passagers et de fret sur la même plateforme.....	46
12	Résultats.....	47
12.1	Pour une chaîne de transport.....	47
12.1.1	Calcul des émissions de GES.....	47
12.1.2	Calcul de l'activité de transport.....	48
12.1.3	Calcul des intensités d'émission de GES.....	48
12.2	Pour un ensemble de chaînes de transport.....	48
12.2.1	Généralités.....	48
12.2.2	Calcul des émissions de GES.....	48
12.2.3	Calcul de l'activité de transport.....	49
12.2.4	Calcul des intensités d'émission de GES.....	49
12.3	Pour une prestation de transport.....	49
12.4	Pour un ensemble de prestations de transport.....	49
12.5	Pour un mode de transport.....	49
13	Déclaration.....	49
13.1	Généralités.....	49
13.2	Déclaration au niveau de l'organisation.....	49
13.2.1	Périmètre de la déclaration.....	49
13.2.2	Déclaration.....	50
13.2.3	Périodicité.....	50
13.3	Déclaration au niveau des prestations de transport ou de plateforme.....	50
13.3.1	Granularité.....	50
13.3.2	Déclaration.....	51
13.4	Informations complémentaires.....	51
13.4.1	Généralités.....	51
13.4.2	Description de la méthode de calcul.....	52
13.4.3	Déclaration transparente concernant l'utilisation de données modélisées ou d'intensités d'émission de GES par défaut.....	59
Annexe A (normative) Transport aérien.....		61
Annexe B (normative) Transport par câbles.....		63
Annexe C (normative) Transport fluvial.....		66
Annexe D (normative) Transport par pipeline.....		68
Annexe E (normative) Transport ferroviaire.....		70
Annexe F (normative) Transport routier.....		74
Annexe G (normative) Transport maritime.....		78
Annexe H (normative) Plateformes.....		84
Annexe I (normative) Approche englobant les émissions de GES dues aux fuites de fluide frigorigène des climatiseurs mobiles et des unités de fret sous température dirigée pendant les opérations de transport.....		88
Annexe J (normative) Exigences et recommandations supplémentaires pour les facteurs d'émission de GES.....		91

Annexe K (informative) Facteurs et sources d'émission de GES	95
Annexe L (informative) Recommandations supplémentaires pour l'affectation aux passagers en fonction des classes de voyage des passagers	100
Annexe M (informative) Recommandations générales concernant l'approche de modélisation des émissions de GES des chaînes de transport	106
Annexe N (informative) Recommandations supplémentaires pour l'utilisation des équipements TIC et des serveurs de données liée aux opérations de transport	111
Annexe O (informative) Quantification des émissions de GES résultant des processus de (re)conditionnement sur les plateformes logistiques	114
Annexe P (informative) Quantification des émissions de carbone noir par les opérations de transport	116
Annexe Q (informative) Sélection de sources des intensités d'émission de GES par défaut	119
Annexe R (informative) Comparaison des catégorisations des émissions de GES utilisées dans le GHG Protocol et le présent document	121
Bibliographie	124

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 14083

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/5c1639be-66c2-4f14-993a-ee2b9d6c1a52/iso-14083>

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents ISO. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2 (voir www.iso.org/directives).

L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence. Les détails concernant les références aux droits de propriété intellectuelle ou autres droits analogues identifiés lors de l'élaboration du document sont indiqués dans l'Introduction et/ou dans la liste des déclarations de brevets reçues par l'ISO (voir www.iso.org/brevets).

Les appellations commerciales éventuellement mentionnées dans le présent document sont données pour information, par souci de commodité, à l'intention des utilisateurs et ne sauraient constituer un engagement.

Pour une explication de la nature volontaire des normes, la signification des termes et expressions spécifiques de l'ISO liés à l'évaluation de la conformité, ou pour toute information au sujet de l'adhésion de l'ISO aux principes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: www.iso.org/iso/fr/avant-propos.

Le présent document a été élaboré par le comité ISO/TC 207, *Management environnemental*, sous-comité SC 7, *Gestion des gaz à effet de serre et du changement climatique et activités associées*, en collaboration avec le comité technique CEN/TC 320, *Transport — Logistique et services*, du Comité européen de normalisation (CEN), conformément à l'Accord de coopération technique entre l'ISO et le CEN (Accord de Vienne).

Cette première édition annule et remplace l'IWA 16:2015, qui a fait l'objet d'une révision technique visant à développer ce cadre général en une méthodologie

Il convient que l'utilisateur adresse tout retour d'information ou toute question concernant le présent document à l'organisme national de normalisation de son pays. Une liste exhaustive desdits organismes se trouve à l'adresse www.iso.org/fr/members.html.

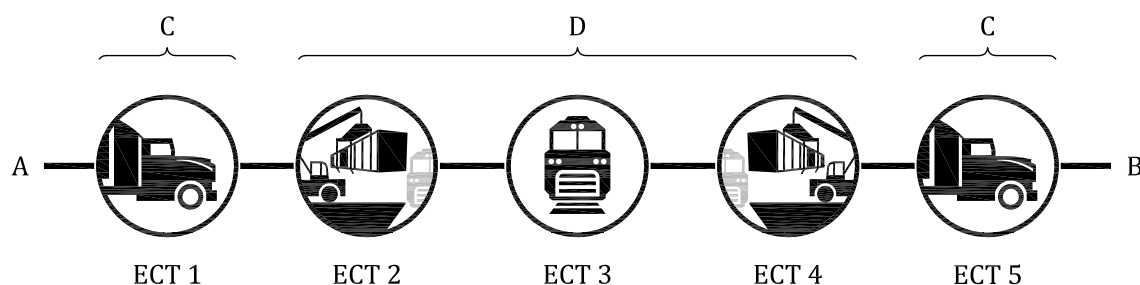
Introduction

Le présent document spécifie des exigences et des recommandations pour la quantification et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les chaînes de transport de passagers et de fret.

Le présent document permet de calculer et de déclarer ces émissions. Il spécifie la façon dont les données doivent être collectées et utilisées en tant que paramètres d'entrée pour le calcul, en tenant compte de la très grande diversité des opérations de transport, en partant des organisations multinationales qui recourent à des modes de transport multiples pour réaliser des prestations de transport dans le monde entier jusqu'aux petits opérateurs locaux fournissant une prestation simple à un seul utilisateur. La structure du présent document a donc été conçue pour permettre une très large application. Pour s'assurer que les valeurs des émissions de GES résultant de l'exploitation des véhicules, des opérations de plateforme et de l'approvisionnement énergétique associé sont prises en considération, le présent document tient compte des émissions de GES associées à la production et à la distribution de l'énergie (y compris, par exemple, la production et la distribution des vecteurs énergétiques liquides ou le transport de l'électricité dans le réseau). Par conséquent, les résultats des calculs peuvent permettre aux opérateurs de prestations de transport, aux utilisateurs et à toute autre partie intéressée de comparer les différents vecteurs énergétiques possibles de façon cohérente. Les résultats des calculs ne sont directement comparables que si toutes les options choisies sont cohérentes entre elles.

Le présent document couvre tous les modes de transport (terrestre, maritime, fluvial ou aérien, quel que soit le moyen de transport, par exemple un navire, un véhicule ou un pipeline) et comprend les émissions de GES des plateformes qui facilitent le transfert de fret ou de passagers d'un élément d'une chaîne de transport à l'autre. Il tient également compte des trajets à vide requis pour le transport ultérieur de fret ou de passagers. Il s'applique à toutes les étapes de la chaîne de transport (voir aussi les exemples explicatifs de la [Figure 1](#) et de la [Figure 2](#)).

La [Figure 1](#) illustre un exemple de chaîne de transport de fret depuis l'endroit où le fret quitte son dernier point de production ou de transformation (A, expéditeur du fret) jusqu'à l'endroit où il atteint sa première opération non liée au transport (B, destinataire du fret). Cette chaîne de transport se compose de cinq éléments de chaîne de transport (ECT), dont les émissions de GES sont calculées séparément. Les premier et dernier ECT (ECT 1 et ECT 5) représentent des prestations de transport routier (C) couvrant le pré-acheminement et le post-acheminement; l'ECT 2 à l'ECT 4 représentent une prestation de fret ferroviaire (D) composée d'opérations en gare routière/ferroviaire (ECT 2 et ECT 4) et de transport principal ferroviaire (ECT 3).



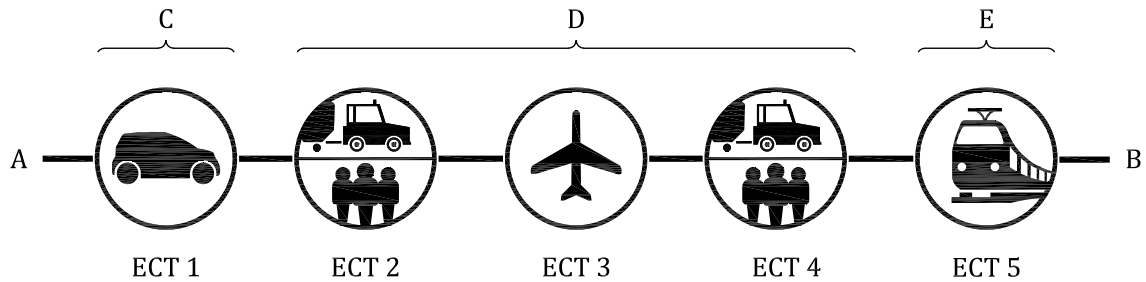
Légende

- A expéditeur du fret
- B destinataire du fret
- C prestations de transport routier
- D prestation de fret ferroviaire

Figure 1 — Exemple illustrant une chaîne de transport de fret comportant plusieurs éléments

La [Figure 2](#) illustre un exemple de chaîne de transport de passagers depuis leur lieu de départ (A) jusqu'à leur lieu d'arrivée (B). Cette chaîne de transport se compose d'ECT, dont les émissions de GES sont calculées séparément. Le premier ECT (ECT 1) représente le transport des passagers de leur

domicile jusqu'à l'aéroport en voiture particulière (C); l'ECT 2 à l'ECT 4 représentent une prestation de transport aérien (D) composée d'opérations en aérogare pour les passagers et les bagages (ECT 2 et ECT 4) et du transport principal en avion (ECT 3). Le post-acheminement, représenté par l'ECT 5, désigne une navette ferroviaire express (E).



Légende

- A lieu de départ
- B destination
- C prestation de transport en voiture particulière
- D prestation de transport aérien
- E prestation de transport en navette ferroviaire express

Figure 2 — Exemple illustrant une chaîne de transport de passagers comportant plusieurs éléments

La déclaration décrite dans le présent document reflète la nécessité de communiquer les informations entre les différentes parties d'une chaîne de transport, car les informations connues de l'opérateur de transport ou de plateforme, lorsqu'elles sont communiquées à l'utilisateur de leur prestation, aident ce dernier à quantifier, mieux gérer et réduire les impacts de ses activités de transport ou de plateforme. La présente norme porte sur le calcul des émissions de GES uniquement. Par conséquent, la compensation n'est pas traitée dans le présent document.

Le présent document est complémentaire à plusieurs normes existantes. Il est harmonisé avec la série ISO 14064 ainsi qu'avec l'ISO 14067 (voir la [Figure 3](#)). Il apporte une contribution à l'empreinte carbone des produits (voir l'ISO 14067) et à l'analyse du cycle de vie conformément à la famille de normes ISO 14040 et à l'ISO 14044. La [Figure 3](#) présente les relations entre le présent document et les autres normes internationales des familles de normes ISO 14040 et ISO 14060, en utilisant l'exemple d'une chaîne de transport de fret et en intégrant les possibles étapes du cycle de vie d'un produit acheté en ligne, ainsi que des exemples de thèmes qu'une entreprise est tenue de couvrir dans son inventaire GES.

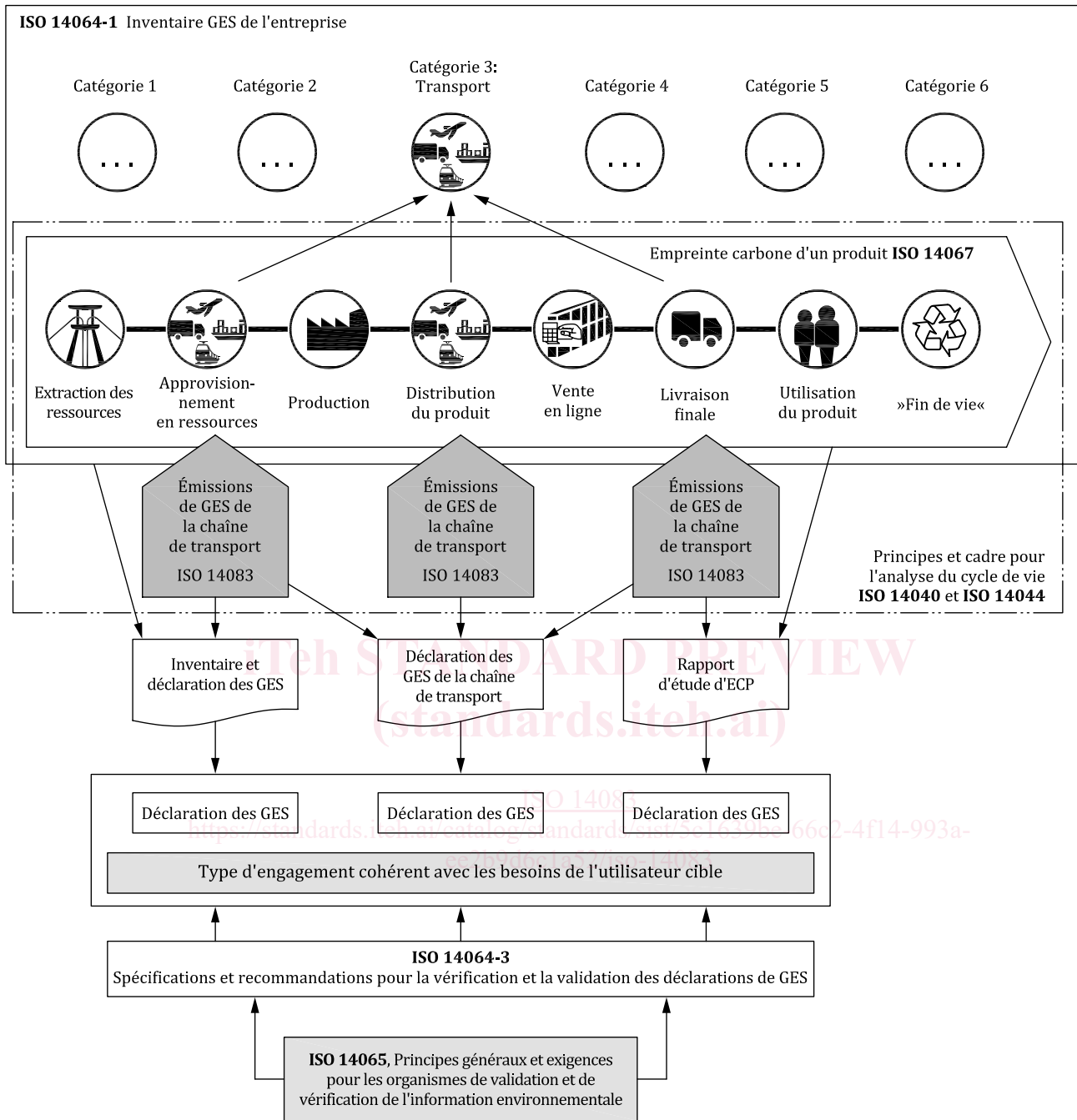


Figure 3 — Relation entre la famille de normes ISO 14040 et la famille de normes ISO 14060, en utilisant l'exemple d'une chaîne de transport de fret

NOTE L'intensité d'émission de GES par tonne-km ou passager-km calculée selon le présent document peut être utilisée comme donnée primaire ou secondaire pour les projets de quantification des GES conformément à l'ISO 14067 et/ou à l'ISO 14064-1. Ces données requièrent des adaptations ou des modifications si les émissions de GES basées sur le cycle de vie complet sont nécessaires (par exemple, fabrication de véhicules ou mise à disposition d'infrastructures de transport).

L'approche adoptée par le présent document valide et s'aligne sur les remarquables travaux réalisés en matière de calcul et de déclaration des GES qui sont documentés dans les normes précitées, ainsi que sur les travaux effectués dans le cadre d'autres protocoles et par d'autres organisations, notamment la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)[37], le GHG Protocol[16] et le Cadre du Global Logistics Emissions Council (GLEC) sur la comptabilisation et la déclaration des émissions des activités logistiques[15].

Gaz à effet de serre — Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport

1 Domaine d'application

Le présent document établit une méthodologie commune pour la quantification et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre (GES) résultant des opérations des chaînes de transport de passagers et de fret.

2 Références normatives

Le présent document ne contient aucune référence normative.

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

L'ISO et l'IEC tiennent à jour des bases de données terminologiques destinées à être utilisées en normalisation, consultables aux adresses suivantes:

- ISO Online browsing platform: disponible à l'adresse <https://www.iso.org/obp>;
- IEC Electropedia: disponible à l'adresse <https://www.electropedia.org/>.

3.1 Termes relatifs aux opérations des chaînes de transport

3.1.1

transport par câbles

système de transport dans lequel des *véhicules* (3.1.35) sont déplacés par au moins un câble motorisé par une machine

Note 1 à l'article: Les véhicules circulant sur un ou plusieurs câbles dont le mouvement n'est pas transmis par au moins un câble ne sont pas considérés comme des transports par câbles. Les ascenseurs ne sont pas non plus considérés comme des moyens de transport par câbles.

3.1.2

affrètement

contrat qu'un affréteur souscrit auprès d'un propriétaire pour la location d'un *véhicule* (3.1.35) spécifique, pendant une durée spécifiée et conformément aux restrictions convenues

3.1.3

tournée de collecte et de livraison

trajet composé de différents lieux visités à des fins de collecte et/ou de livraison de *fret* (3.1.7)

Note 1 à l'article: Une tournée peut débuter et se terminer au même point.

3.1.4

lot d'expédition

quantité de *fret* (3.1.7) distinctement identifiable transportée d'un expéditeur à un destinataire par un ou plusieurs modes de transport

Note 1 à l'article: Bien que les termes «lot d'expédition» et «*expédition*» (3.1.20) soient des termes courants souvent considérés comme synonymes, un lot d'expédition est distinct d'une expédition dans le présent document et dans d'autres publications techniques. En effet, une expédition fait référence à un groupement de fret correspondant aux besoins de l'expéditeur, tandis qu'un lot d'expédition désigne un groupement de fret selon les solutions de transport d'un transporteur ou d'un expéditeur transitaire.

[SOURCE: ISO 26683-1:2013, 3.9, modifié — «marchandises (disponibles pour être)» a été remplacé par «fret» et la mention «et spécifié dans un seul document de transport» a été supprimée. La Note 1 à l'article a été ajoutée.]

3.1.5

trajet à vide

tronçon de l'itinéraire d'un *véhicule* (3.1.35) sur lequel aucun *fret* (3.1.7) ni aucun *passager* (3.1.16) n'est transporté

EXEMPLE Trajets de (re)positionnement des véhicules, trajets de retour à vide.

3.1.6

flotte

ensemble de *véhicules* (3.1.35) exploités par un seul *opérateur de transport* (3.1.30)

3.1.7

fret

biens, matériaux, marchandises, colis, etc. transportés d'un endroit à un autre

[SOURCE: EN 14943:2005, 3.437, modifié — La mention «biens, matériaux, colis, etc.» a été ajoutée.]

3.1.8

plateforme

DÉCONSEILLÉ: nœud

DÉCONSEILLÉ: site

DÉCONSEILLÉ: station

DÉCONSEILLÉ: installation

DÉCONSEILLÉ: centre

DÉCONSEILLÉ: dépôt

endroit où des *passagers* (3.1.16) transitent et/ou du *fret* (3.1.7) est transféré d'un *véhicule* (3.1.35) ou d'un mode de transport à un autre avant, après ou entre différents éléments d'une *chaîne de transport* (3.1.25)

Note 1 à l'article: Les plateformes comprennent notamment les gares ferroviaires/routières, les sites de transbordement, les terminaux d'aéroport, les terminaux portuaires maritimes et les centres de distribution.

3.1.9

activité de plateforme

paramètre qui quantifie le *flux de transit* (3.1.21) d'une *plateforme* (3.1.8)

3.1.10

équipement de plateforme

équipement et installations utilisés sur une *plateforme* (3.1.8) pour transférer du *fret* (3.1.7) ou des *passagers* (3.1.16)

3.1.11

opération de plateforme

opération consistant à transférer du *fret* (3.1.7) ou des *passagers* (3.1.16) par le biais d'une *plateforme* (3.1.8)

3.1.12
catégorie d'opérations de plateforme
COP

groupe d'*opérations de plateforme* (3.1.11) ayant des caractéristiques similaires

Note 1 à l'article: L'[Annexe H](#) présente des exemples de COP.

3.1.13
opérateur de plateforme

entité réalisant des *opérations de plateforme* (3.1.11) impliquant le transport de *fret* (3.1.7), de *passagers* (3.1.16) ou les deux

3.1.14
prestation de plateforme

prestation fournie au sein d'un *élément d'une chaîne de transport* (3.1.26) sur une *plateforme* (3.1.8)

3.1.15
taux de chargement

rapport de la charge réelle sur la charge maximale légalement autorisée pour un *véhicule* (3.1.35) particulier

3.1.16
passager

personne transportée par un *véhicule* (3.1.35)

Note 1 à l'article: Le terme et son abréviation «pax» sont également utilisés comme unité pour désigner la quantité de passagers.

Note 2 à l'article: Lorsque le mot «passagers» est utilisé, il se rapporte à un ou plusieurs passagers, sauf spécification contraire dans le contexte.

3.1.17
pipeline

longue ligne continue de conduites, équipements auxiliaires inclus, utilisée pour transporter du *fret* (3.1.7)

[SOURCE: ISO 6707-1:2020, 3.1.2.30, modifié — «liquides ou gaz» a été remplacé par «fret»]

3.1.18
transport par pipeline

déplacement d'un fluide (liquide, gaz, gaz liquéfié, boues/barbotine) d'un lieu à un autre à travers un réseau de canalisations

3.1.19
tournée

groupe de trajets séquentiels qui débutent et se terminent au même endroit, quel que soit le cheminement intermédiaire

3.1.20
expédition

collecte identifiable d'un ou plusieurs articles de *fret* (3.1.7) (disponibles pour être) transportés ensemble d'un expéditeur d'origine à un destinataire final

Note 1 à l'article: Une expédition peut être transportée en un ou plusieurs *lots d'expéditions* (3.1.4).

Note 2 à l'article: Une expédition peut être regroupée ou répartie en différents lots d'expéditions en fonction des exigences du moyen de transport sur tout élément de la *chaîne de transport* (3.1.25); par exemple, des unités individuelles en vrac et des emballages peuvent par exemple être regroupés sur une palette qui peut ensuite être traitée comme une seule unité en vue d'un regroupement dans un conteneur, qui est à son tour traité comme un lot d'expédition dans un *véhicule* (3.1.35).

Note 3 à l'article: Bien que les termes «lot d'expédition» et «expédition» soient des termes courants souvent considérés comme synonymes, un lot d'expédition est distinct d'une expédition dans le présent document et dans d'autres publications techniques. En effet, une expédition fait référence à un groupement de fret correspondant aux besoins de l'expéditeur, tandis qu'un lot d'expédition désigne un groupement de fret selon les solutions de transport d'un transporteur ou d'un expéditeur transitaire.

[SOURCE: ISO 26683-1:2013, 3.34, modifié — «marchandises» a été remplacé par «fret». Les Notes 2 et 3 à l'article ont été ajoutées.]

3.1.21

flux de transit

quantité de *passagers* (3.1.16) ou de *fret* (3.1.7) traitée, triée, transbordée ou transférée dans et entre des modes de transport au niveau d'une *plateforme* (3.1.8)

3.1.22

transbordement

action par laquelle un *fret* (3.1.7) est transféré d'un moyen de transport à un autre au cours d'une *chaîne de transport* (3.1.25)

[SOURCE: EN 14943:2005, 3.1154, modifié — «opérations de transport» a été remplacé par «chaîne de transport» et la deuxième partie de la définition a été supprimée.]

3.1.23

transport

déplacement de *passagers* (3.1.16) et/ou de *fret* (3.1.7) d'un emplacement à un autre, effectué par des modes de transport tels que le transport aérien, par *câbles* (3.1.1), fluvial, par *pipeline* (3.1.17), ferroviaire, routier et maritime

[SOURCE: ISO 26683-1:2013, 3.37, modifié — «de personnes et de marchandises» a été remplacé par «de passagers et/ou de fret», «de transport» a été ajouté, la liste qui suit a été modifiée et la mention «et ce domaine comprend les attributs de l'infrastructure, des véhicules et des opérations» a été supprimée.]

3.1.24

activité de transport

paramètre qui quantifie le *transport* (3.1.23) de *passagers* (3.1.16) ou de *fret* (3.1.7)

3.1.25

chaîne de transport

séquence d'éléments associés à du *fret* (3.1.7) ou à un (groupe de) *passager(s)* (3.1.16) qui, lorsque ces éléments sont considérés collectivement, constitue son déplacement d'un point de départ à un point d'arrivée

Note 1 à l'article: Un passager ou un groupe de passagers peut inclure leurs bagages et, le cas échéant, leurs *véhicules* (3.1.35).

Note 2 à l'article: Lorsque deux éléments ou plus sont présents, dans la majorité des cas, l'un d'eux implique que le fret ou les passagers utilisent une *plateforme* (3.1.8).

3.1.26

élément d'une chaîne de transport

ECT

partie d'une *chaîne de transport* (3.1.25) dans laquelle le *fret* (3.1.7) ou un (groupe de) *passager(s)* (3.1.16) est transporté par un seul *véhicule* (3.1.35) ou transite par une seule *plateforme* (3.1.8)

EXEMPLE Si le trajet multimodal d'un passager consiste à prendre un bus à l'arrêt «L4» jusqu'à l'arrêt «L7» de la ligne «L», le trajet de ce passager de «L4» à «L7» constitue alors un ECT.

Note 1 à l'article: Voir les [Figures 4](#) et [5](#).

3.1.27**distance de transport**

distance entre les lieux de départ et d'arrivée d'un *passager* (3.1.16), d'un *lot d'expédition* (3.1.4) ou d'un *véhicule* (3.1.35), en suivant un itinéraire spécifié

Note 1 à l'article: Pour les besoins du présent document, l'itinéraire suivi par le passager, le *fret* (3.1.7) ou le véhicule peut être différent de celui initialement prévu. Cela conduit à deux catégories de distances de transport: les *distances réelles* (3.1.27.1) et les distances utilisées pour le calcul des *émissions de gaz à effet de serre* (3.2.8), c'est-à-dire les *distances d'activité de transport* (3.1.27.4).

3.1.27.1**distance réelle**

distance de transport (3.1.27) sur l'itinéraire réel emprunté par un *véhicule* (3.1.35)

EXEMPLE Distance mesurée par un dispositif embarqué (compteur kilométrique).

3.1.27.2**distance orthodromique****DO**

distance de transport (3.1.27) déterminée comme étant la distance la plus courte entre deux points quelconques, mesurée le long de la surface d'une sphère

3.1.27.3**distance la plus courte possible****DC**

DÉCONSEILLÉ: distance prévue

DÉCONSEILLÉ: distance réseau

distance de transport (3.1.27) déterminée comme étant la distance pouvant être réellement parcourue en empruntant l'itinéraire le plus court possible, en fonction des options d'infrastructure pour un type de *véhicule* (3.1.35) particulier

Note 1 à l'article: L'«itinéraire le plus court possible» implique que de petits détours peuvent être effectués par rapport à la distance la plus courte (par exemple, pour éviter les centres-villes encombrés ou les routes de rase campagne inadaptées à certains gabarits de véhicules).

3.1.27.4**distance d'activité de transport**

distance de transport (3.1.27) liée aux *passagers* (3.1.16) ou au *fret* (3.1.7) déplacé, utilisée comme paramètre pour le calcul de l'*activité de transport* (3.1.24)

3.1.28**opération de transport**

exploitation d'un *véhicule* (3.1.35) dans le but de transporter des *passagers* (3.1.16) et/ou du *fret* (3.1.7)

EXEMPLE Si le trajet multimodal d'un passager consiste à prendre un bus à l'arrêt «L4» pour s'arrêter en «L7» sur la ligne «L», ce trajet impose une opération de transport qui consiste à exploiter ce bus sur la ligne «L», du premier arrêt «L1» jusqu'au dernier arrêt de cette ligne de bus.

Note 1 à l'article: Cela inclut les cas où les points de départ et d'arrivée sont identiques, le trajet passant par d'autres lieux.

3.1.29**catégorie d'opérations de transport****COT**

groupe d'*opérations de transport* (3.1.28) ayant des caractéristiques similaires

Note 1 à l'article: Les [Annexes A](#) à [G](#) spécifient des recommandations pour les caractéristiques utilisées pour spécifier les COT de chaque mode de transport.