
PROJET DE RECHERCHE

U.T.I.L.E

Unité de Transport Intermodale pour une Logistique Européenne

ACTES DU COLLOQUE FINAL

Mercredi 7 décembre 2011

Dans le cadre de « River Dating by VNF »

PROGRAMME DES CONFERENCES ET TABLES RONDES

U.T.I.L.E

Animation par Patrick WOLF, *Consultant, PW2C*

OUVERTURE

Marc PAPINUTTI, *Directeur Général de VNF*

Olivier MAUREL, *Président du groupe « Logistique et Transport de marchandises » du PREDIT 4*

PRESENTATION ET RESULTATS DE L'ETUDE 45'PW

IFSTTAR : Patrick NIERAT, *Chercheur*

ENTPE : Olivier KLEIN, *Directeur de recherche*

VNF : Cécile COHAS, *Chargée de mission Relations Extérieures et Innovations*

PRESENTATION DU SERVICE FLUVIO-ROUTE DEVELOPPE PAR MARFRET

Marfret : Arthur FOURNEL, *Directeur*

TABLE RONDE N°1 : Quels progrès pour le short sea shipping en PW45 en France et en Europe ? Rôle des terminaux dans l'essor des PW45.

Port de Zeebrugge : Miel VERMORGEN, *Directeur Commercial et Logistique*

Lyon Terminal (Port de Lyon) : Samira HIMEUR, *Directrice du Développement*

BP2S : Jean-Marie MILLOUR, *Délégué Général*

Mac Andrews : Guy ADAMS, *General Manager*

ECS (European Containers) : Jef HUYBEN, *Directeur commercial Europe*

TABLE RONDE N°2 : Les porteurs de projets de lignes en pw45 continentales. Gestion et propriété du parc de conteneurs.

RSC : Jacques PFISTER, *Directeur Technique*

Logirhone : Alain MALIVERNEY, *Responsable d'agence*

Geodis Global Solutions : Claude-Jacques BOULEY, *Directeur du Développement*

TAB : Jean-Claude BRUNIER, *PDG*

AUTF : Christian ROSE, *Délégué Général Adjoint*

Cercle du Conteneur : Fabrice LE GALL, *Président*

TABLE RONDE N°3 : POINTS DE VUE INSTITUTIONNELS ET REGLEMENTAIRES

DGITM : Michel VIARDOT, *Chargé de mission Intermodalité*

BIC : Bertrand GEOFFRAY, *Secrétaire Général*

Service public fédéral Mobilité et Transports (Belgique) : Henri MAILLARD, *Conseiller Général*

Conseil de surveillance des aéroports de Lyon : Patrice RAULIN, *Président*

DISCOURS DE CLOTURE DU COLLOQUE UTILE

DGITM : Laurent TAPADINHAS, *Chef du service de l'administration générale et de la stratégie*

OUVERTURE DU COLLOQUE



Discours d'ouverture par Marc PAPINUTTI - Directeur Général de VNF

UTILE (Unité de Transport Intermodale pour une Logistique Européenne) est un programme de recherche sur le 45'PW, conteneur multimodal pour lequel le PREDIT, l'IFSTTAR, le LET et l'ENTPE ainsi que VNF Lyon se sont engagés. VNF Lyon, pilote du projet, l'a initié afin que le 45'PW connaisse un essor en France et devienne un jour un format véritablement européen.

Des recherches ont été réalisées avec de grands opérateurs et logisticiens (Casino, Leroy Merlin, Conforama, Ikea, etc.). Un Comité de pilotage a été mis en place avec le monde professionnel du transport y compris ferroviaire et d'autres partenaires tels que l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret), le COE (Cercle pour l'Optimodalité en Europe) ou le BIC (Bureau International du Conteneur).

Nous voulions franchir une étape opérationnelle, particulièrement sur le Rhône, même si nous travaillons également avec la Seine. Nous cherchons à faire de la comodalité et à développer une nouvelle unité de transport intermodale terrestre (UTI). L'objectif politique, conforme au Grenelle de l'environnement, est de montrer le potentiel du fluvial sur la Seine et sur le Rhône.

Olivier MAUREL - Président du groupe PREDIT 4 « Logistique et Transport de marchandises »

Le PREDIT (guichet unique pour accéder à des budgets tournés vers des études) va proposer début d'année 2012 un nouvel appel à projets.

Nous sommes dans un système global. Les articulations avec les autres modes doivent être prises en considération. Nous devons également nous interroger sur l'accessibilité et la commercialisation et étudier comment cette demande peut être transformée avec l'apparition, par exemple, de nouvelles infrastructures comme le canal Seine Nord. Dans le cas du pôle Novalog, un projet fluvial soutenu par VNF posait une question intéressante : comment peut-on rendre facilement accessible la ressource fluviale aux logisticiens ? Car un logisticien raisonne toujours selon plusieurs paramètres : la facilité d'utilisation, la fiabilité du mode de transport et son coût ainsi que la pérennité des solutions d'acheminements proposées.

Venant du ferroviaire, je me méfie des formats spécifiques en matière de conteneurs. Le ferroviaire a été très innovant en la matière mais n'a pas toujours connu des succès remarquables. Le fluvial est quant à lui plus raisonnable. Cependant, il faut aussi s'interroger sur la gestion et le positionnement des parcs de conteneurs.

PRESENTATION ET RESULTATS DE L'ETUDE 45'PW



Patrick Wolf, Cécile Cohas, Olivier Klein et Patrick Nierat

VNF : Cécile COHAS, Chargée de mission Relations Extérieures et Innovations

La recherche UTILE a été entamée en 2009 en partenariat avec l'IFSTTAR, l'ENTPE et sous le patronage du PREDIT. L'objectif du Grenelle de l'environnement était d'augmenter de 50 % la part modale des modes complémentaires à la route sachant qu'à l'époque, le fleuve et le rail ne tenaient respectivement que 4 et 16 % de la part modale terrestre. De grandes parts de marché étaient à conquérir à l'époque et le sont encore aujourd'hui.

En 2009, 80% des transports terrestres se font par voie routière et peu d'alternatives fluviales et ferroviaires existent. Les modes de transport sont encore trop sectarisés et ne sont pas suffisamment complémentaires. Pour développer cette complémentarité, nous avons eu l'idée et l'objectif de développer une UTI commune à tous les modes terrestres et notamment au mode fluvial qui n'en a pas.

Le conteneur 45'PW est très utilisé sur les lignes courtes distances maritimes et ferroviaires de pré et post acheminement. Une ligne fluviale 45'PW a émergé sur la Seine. Le 45'PW est gerbable sur 7 hauteurs et

présente les mêmes caractéristiques, notamment volumétriques, qu'une semi-remorque. Le chargement est le même que dans une semi-remorque et plus important que dans un conteneur ISO. Grâce aux dérogations autour des ports maritimes, ports intérieurs et des plateformes multimodales, il pouvait, jusqu'à il y a peu, également charger 4 tonnes supplémentaires.

Le projet UTILE est l'étude des compatibilités logistiques du 45'PW avec les 4 modes terrestres. Il s'est déroulé en 8 étapes de 2009 à décembre 2010. La première étape est celle de la bibliographie puis d'une identification des cas de comodalité rail-fleuve au niveau européen qui sont très rares. Nous avons ensuite identifié les corridors pertinents du conteneur 45'PW, le montage et les contraintes de la chaîne logistique avec un zoom sur le shortsea (état des lieux et développement). Olivier Klein a, par la suite, créé un simulateur économique de coûts comparatifs route-fleuve et tout-route avec un bilan socio-environnemental. Enfin, nous avons réalisé le guide UTILE.

Le 45'PW existe sous plusieurs formes : dry, curtainside, bulk, frigo, etc. Il peut charger latéralement ou de manière frontale. Il est présent sur deux marchés : le marché terrestre (modes ferroviaire, fluvial, routier) ainsi que le marché maritime courte distance.

Le 45'PW est un convoi trop long au regard de la Directive européenne 96/53. En France, deux solutions existent pour transporter ce conteneur sur la route : il faut soit un classement de catégorie 1, soit avoir recours aux coins chanfreinés pour réduire l'espace entre l'attelage et la remorque et respecter le rayon de courbure de 2,04 m. Cela entraîne un brevetage de ce conteneur, une multiplicité

de fabricants et des coûts plus élevés. Une normalisation européenne est requise pour éviter ces disparités et permettre la production d'échelle de ces conteneurs.

Aujourd'hui, nous transportons aisément des conteneurs 45'PW sur des cales fluviales de 9,50 m alors que sur les cales de 11,40 m, il manque quelques centimètres pour pouvoir charger 4 conteneurs de front comme cela est possible pour les conteneurs ISO. Cela correspond à une perte de productivité d'environ 25 %. Mais des solutions sont possibles : tout d'abord, la révision du RGP (Règlement Général de Police) permettrait de réduire l'espace entre la paroi de l'écluse et le bateau et, par conséquent, un élargissement de la coque des bateaux. Quelques centimètres pourraient également être gagnés soit en supprimant un plat bord, soit en mettant un plat bord amovible.

Le 45'PW se charge aisément sur le gabarit C45 soit en wagon standard, soit en surbaissé. Il se transporte de la même manière que le conteneur highcube. Seules quelques difficultés subsistent comme la restriction d'itinéraires, des gestions de circulation alourdises et surtout le recours fréquent aux wagons surbaissés qui entraîne des coûts supplémentaires.

Le transport en 45'PW a pris beaucoup de parts de marché au transport Ro-Ro au nord de l'Europe. Beaucoup de lignes se sont développées entre la Scandinavie, les Iles Britanniques, etc. Des terminaux ont également été créés sur les ports de Zeebrugge, Duisbourg, Rotterdam.

Par contre, en Méditerranée, malgré la ligne entre Port-Vendres et Agadir, l'avenir reste réellement à construire. Des parts de marché sont à récupérer et à développer au départ du Port de Marseille et du Port de Sète avec le Maghreb.

La manutention de ces conteneurs dans les ports maritimes et intérieurs s'effectue de la même manière que celle du conteneur ISO. Il n'a pas de spécificité si ce n'est celle de proposer une desserte tri-modale, de disposer d'un espace de stockage suffisant et de moyens de manutention adaptés (portiques, reach stackers, etc.). L'organisation peut se faire soit selon un schéma classique, soit selon un schéma dit « tout sous portique » où le rail et le fleuve sont mutualisés.

Les hubs fluviaux, également tri-modaux, sont éloignés des schémas ferroviaires sur certains axes. Il faudrait donc une meilleure mutualisation des modes ferroviaires et fluviaux pour accompagner la comodalité dans les années à venir.

En conclusion, le 45'PW revêt toutes les caractéristiques pour devenir cette UTI intra-européenne, même s'il manque encore des éléments déclencheurs, tels qu'un engagement des chargeurs, un soutien de transporteurs ou logisticiens et des investisseurs pour favoriser son émergence. Il faudrait utiliser les modes de manière beaucoup plus optimale en fonction des découpages territoriaux et de l'organisation logistique. Pourquoi ne pas utiliser le fleuve là où il est présent et optimiser la route pour les pré et post acheminements ?

Patrick WOLF, PW2C

Sur le port de Zeebrugge, il y a une croissance à deux chiffres sur le shortsea malgré un contexte économique difficile.



Cécile Cohas et Olivier Klein

ENTPE : Olivier KLEIN, Directeur de recherche : travail sur un simulateur. Simulation des conditions de développement d'une ligne 45'PW sur l'axe Saône-Rhône.

La problématique du 45'PW est à la fois technique, réglementaire et économique. Cette solution sur l'axe Saône-Rhône ne marchera que si une chaîne utilisant la voie fluviale est compétitive par rapport au mode routier.

Une chaîne multimodale est l'addition de plusieurs opérations pour l'acheminement routier : la mise à disposition d'un conteneur, le chargement, le transport jusqu'au port, la manutention sur une embarcation fluviale, le déplacement jusqu'au port de destination, le déchargement, etc.

Avec le simulateur, nous avons essayé d'explorer les conditions de pertinence économique. Il s'agit de comparer les coûts entre une solution tout-route et une solution route-fleuve.

Il y a trois conditions de pertinence économique :

- Un compte d'exploitation équilibré pour le transporteur fluvial
- Une chaîne multimodale attractive (10 % moins cher qu'un acheminement routier direct) pour le chargeur

- Un bilan coût-avantage justifié pour la collectivité

De multiples combinaisons sont possibles. Nous pouvons choisir différents ports à desservir, les fréquences, les types d'embarcations, etc.

La concurrence routière est simulée à partir de la grille des coûts du Conseil National Routier. On peut simuler des fiscalités spécifiques et jouer sur différents paramètres tels que des coûts de péage plus élevés, des taxes carbone, des coûts externes, simuler un système d'aide publique, etc.

A partir des différentes simulations réalisées, nous arrivons à une solution économiquement pertinente puisque nous concurrençons la route du point de vue des coûts avec un taux de remplissage de 66 %. Nous arrivons ainsi à équilibrer un service Arles - Lyon (Port Edouard Herriot) - Pagny sur une embarcation permettant de charger, sur le Rhône et la Saône, 4 boîtes 45'PW de front.

Un certain nombre de points reste à démontrer : quel est le marché ? Une étude de faisabilité UTILE montre qu'il pourrait y avoir un fond de cale intéressant pour ce type de service et les chargeurs impliqués dans l'étude pourraient être intéressés. Maintenant, quel marché est captable et à quel prix ? Quelle organisation intermodale va mettre ce service en œuvre et organiser la chaîne ? Et quelle prestation ?

Il existe des embarcations non-optimales qui ne peuvent charger que 3 boîtes de front avec un investissement limité (un parc de boîtes), un équipement léger en particulier sur les ports à Arles et à Pagny. Il y a peut-être ici la place pour une vraie expérimentation : la mise en place d'un service commercial. Des systèmes d'aides publiques existent dans ce domaine.

Si les résultats sont positifs et qu'il y a un marché, nous pouvons envisager un investissement plus conséquent dans une embarcation adaptée qui permettra d'atteindre au moins l'équilibre économique.

IFSTTAR : Patrick NIERAT, Chercheur

L'IFSTTAR a travaillé à établir un état des lieux : où est-ce que l'on utilise le 45'PW aujourd'hui en Europe ? Et dans quelle mesure le shortsea shipping peut-il contribuer au développement du transport fluvial par l'intermédiaire du 45'PW ?

Le 45'PW est essentiellement utilisé dans un triangle en Mer du Nord : entre Zeebrugge et Rotterdam d'un côté, et entre les Iles Britanniques avec l'Irlande et la Scandinavie d'un autre. Ailleurs, il y a peu de lignes, à l'exception du service exploité par Marfret.

Le 45'PW est présent là où il y a l'obligation d'avoir un segment maritime. D'autre part, une compagnie capable d'investir sur les bateaux et qui va avoir un certain nombre de conteneurs, va généralement mettre en place des dessertes de pré et post acheminement afin d'offrir une prestation complète à ses clients. Il s'agit de savoir s'il existe un marché, s'il y a un nombre suffisant de clients concernés par ce projet.

Sur l'axe Rhône-Saône, aucune ligne maritime n'opère dans la Méditerranée vers Marseille, Fos ou Arles avec ce type de matériel. Il faut que quelqu'un soit intéressé à basculer ses opérations, qu'il effectue en semi-remorque, en 45'PW. Cela a des conséquences sur le type de navire et l'investissement. Pour rentabiliser

cela au niveau maritime, il faut atteindre des niveaux de trafic suffisants.

Olivier KLEIN

Un des objectifs de UTILE est de définir comment une chaîne multimodale route-fluve pourrait se substituer à des acheminements terrestres.

Cécile COHAS

Il va certainement y avoir un élément déclencheur : l'ouverture de Seine Nord Europe, des connexions de 45'PW du Nord de l'Europe qui pourront aller vers le Havre. L'étude de marché sur les possibilités de chargement sur l'axe Rhône-Saône, réalisée il y a 2 ans, laissait présager des flux (de transport maritime à courte distance et domestiques) suffisants pour mener une expérimentation.

Frédéric LASFARGUES

Il y a un trafic révélé et la seconde phase de cette étude serait d'arriver à une expérimentation. Intellectuellement, nous pensons que cet outil, qui permet de transporter 30 % supplémentaire, est intéressant et économiquement viable. Nous avons un outil sur le Rhône et la Saône : le contrat de projet interrégional (plan Rhône). Il peut aider les porteurs de projet d'une part à s'engager dans cette expérimentation et, d'autre part, à réaliser un certain nombre d'infrastructures. Sur Arles notamment, nous commençons la réalisation d'une plateforme spécifique pour accueillir ce type de conteneurs. Elle sera opérationnelle d'ici une année.

PRESENTATION DU SERVICE FLUVIO-ROUTE DEVELOPPE PAR MARFRET

Marfret : Arthur FOURNEL, Directeur

Marfret, seul opérateur d'une ligne de 45'PW sur la Seine avec UPM, système pendulaire très efficace.



Arthur Fournel

Nous avons démarré notre service fluvial en conteneurs 45'PW highcube curtainside avant les résultats des recherches du programme UTILE grâce à la rencontre de deux industriels. Marfret a débuté ses activités dans le bassin méditerranéen, en particulier vers la Libye et les pays du Maghreb, dans les années 50. Dans les années 70, il y a eu une diversification puis une spécialisation dans le transport de conteneurs en lignes régulières, principalement vers les DOM-TOM (80 % de l'activité aujourd'hui). En 2005, il y a eu une diversification fluviale pour transporter leurs conteneurs et ceux de leurs partenaires (ou concurrents) armateurs entre Le Havre et Rouen, puis entre Le Havre, Rouen et Paris.

UPM Kymene, groupe papetier Finlandais, est venu nous voir (en 2005) et nous a fait part de son besoin de transporter des bobines de papier entre son usine, à côté de Rouen, et les

différents imprimeurs parisiens. Nous avons envisagé le Ro-Ro, le chargement de conteneurs (ISO 40 pieds) sur des barges. Il y avait un problème de capacité et des spécificités de chargement et déchargement selon les sites (par l'arrière ou par le côté). Nous les avons informés de l'existence du 45'PW curtainside. Marfret a investi dans un bateau automoteur, la Marfret Marivel, de 11,40 m de large qui ne prend que 3 conteneurs 45'PW de large.

La majorité des marchandises sur Paris est transportée par la voie routière. La volonté du Sycotm et de son acheteur UPM a conduit à proposer la mise en place d'un service fluvial de conteneurs entre Rouen et Paris. Marfret a investi, avec l'aide de VNF, dans 70 de ces unités de 13,716 m de long. Les dimensions internes sont les mêmes qu'une semi remorque classique avec une petite différence sur la hauteur qui ne pose généralement aucune difficulté. En ayant recours au décret du 7 janvier 2004, nous pouvons utiliser ces conteneurs dans des convois jusqu'à 44 tonnes, ce qui permet de compenser la différence de poids entre notre conteneur et une semi tautliner. Nous arrivons ainsi à charger facilement plus de 28 tonnes par conteneur. Les nôtres ont un toit rigide, des portes à l'arrière et des rideaux. Ils sont adaptés au mode ferroviaire : nous pouvons les charger en utilisant des systèmes par pinces.

Le contrat avec UPM a été signé en 2007 et le service a vraiment débuté en juin 2008. Nous

transportons chaque semaine 30 conteneurs entre Rouen et Paris et entre Paris et Rouen. Marfret s'occupe également des pré et post acheminements en région parisienne. Nous avons, pour cela, en permanence 4 ou 5 chauffeurs qui effectuent l'ensemble des réceptions et des livraisons de papiers recyclés.

A Rouen, les conteneurs sont chargés par une grue par Europort. A Paris, au port de Gennevilliers, nous utilisons un portique sur des coins ISO 40 pieds. Nous chargeons ces conteneurs en mix avec des conteneurs ISO 40 ou 20 pieds. Nous gerons même des 45 pieds sur des 40 pieds. Nous ne sommes donc pas obligés d'avoir un service uniquement 45'PW.

Le projet aujourd'hui, c'est 300 000 camions en moins sur l'autoroute et sur la région parisienne, une diminution de la congestion routière et des nuisances sonores avec un gain en CO₂ de 40 %. Nous n'avons pas réussi à atteindre les 10 % de moins que le mode routier pour des raisons géographiques. A la différence du Rhône, la Seine est extrêmement sinueuse et entre Le Havre et Paris, il y a donc 200 km par la route et 300 par le fleuve.

Jusqu'ici le service était dédié au client UPM. A cause des conditions économiques générales plus difficiles ces derniers mois, un certain espace de ces conteneurs est inutilisé

dans le sens Rouen - Paris. Avec le concours d'UPM, nous allons ouvrir, en début d'année prochaine, ces espaces à des clients tiers. Sur ces espaces, nous (Marfret et UPM) serons extrêmement agressifs sur les prix pour être compétitifs par rapport au routier. Nous allons mettre sur le marché l'équivalent d'une quinzaine de camions de 40 pieds par semaine dans le sens Rouen - Paris en prestation complète *door to door*. Nous allons également améliorer la fréquence et passer d'un à deux départs par semaine. Nous réfléchissons à étendre ce service 45'PW à la région du Havre.

Nous réfléchissons à des innovations technologiques, pour améliorer notre rentabilité et le remplissage de nos cales, afin de mettre quatre 45'PW de large.

En transport maritime, plus le navire est gros, plus le slot cost est bas. Ce n'est pas aussi vrai pour le fluvial où un bateau deux fois plus gros coûte souvent deux fois plus cher. Dans un certain nombre de pays d'Europe, notamment en Hollande, existent des projets pour améliorer la fréquence en coupant les bateaux en deux. Une des spécificités du fluvial est que le slot cost d'un bateau de 70 conteneurs en comparaison avec celui d'un bateau de 200 est à peu près similaire. Pour répondre à un certain nombre de besoins de marché, pourquoi ne pas en mettre deux de 70 au lieu d'un de 140 ?

TABLE RONDE N°1

Quels progrès pour le shortsea shipping en 45'PW en France et en Europe ?

Rôle des terminaux dans l'essor des PW45.

Port de Zeebrugge : Miel VERMORGEN, Directeur Commercial et Logistique

Lyon Terminal (Port de Lyon) : Samira HIMEUR, Directrice de Développement

BP2S : Jean-Marie MILLOUR, Délégué Général

ECS (European Containers) : Jean-Charles RICART, Sales Manager

Patrick WOLF

Le thème de cette table ronde est le shortsea, l'adaptation du 45'PW à ce marché ainsi que le rôle des terminaux fluviaux. Pouvez-vous nous donner quelques éléments chiffrés et nous dire quelques mots sur le développement du shortsea, en particulier en Europe du Nord, où nous assistons à un essor considérable, et sur les difficultés françaises en matière de shortsea ?

Jean-Marie MILLOUR

BP2S est le Bureau de Promotion du transport maritime à courte distance et de l'intermodalité. A ce titre, nous nous intéressons à tout ce qui peut aider, accompagner ou stimuler le transport maritime à courte distance, le shortsea shipping, dans l'idée non pas seulement du port à port, mais bien du porte à porte. BP2S est une association qui n'a pas vocation à être opérateur et qui ne se substitue donc en aucune façon aux opérateurs, qui sont d'ailleurs ses propres membres.

L'euroconteneur 33 palettes, ou conteneur 45' Pallet Wide, est l'Unité intermodale par excellence, la seule unité de transport et de chargement qui soit réellement intermodale pour tout ce qui est intra-européen.

Au niveau géographique, l'euroconteneur 33 palettes est extrêmement présent et important en Mer du Nord, ainsi qu'en Baltique. Il y a également des lignes régulières fréquentes et de qualité entre les Iles Britanniques et la Péninsule Ibérique. Quelques lignes existent aussi au départ de France, même si cela n'a certes rien à voir en volume avec l'activité que nous avons plus au Nord. Ainsi, au départ de Rouen, il y a une ligne régulière conteneurs 45'PW qui existe déjà depuis un certain nombre d'années sur l'Irlande. Il y a, par ailleurs, de nouvelles activités en euroconteneurs 33 palettes en Méditerranée sur le Maghreb même si, pour l'instant, cela ne pèse pas encore beaucoup dans l'ensemble des trafics.

La ligne Zeebrugge-Bilbao est une ligne que nous citons très fréquemment en exemple. Trop souvent en effet, nous parlons, dans le shortsea ou dans l'intra-européen en général, d'un côté des ensembles routiers qui vont sur des navires Ro-Ro, et de l'autre, des conteneurs qui vont sur des navires porte-conteneurs. Or, il y a des euroconteneurs 33 palettes à la fois en Lo-Lo et en Ro-Ro, en chargement manutention verticale à la grue ou en chargement manutention horizontale sur remorques portuaires type Mafi (souvent deux euroconteneurs l'un sur l'autre) sur les

navires shortsea Con-Ro. Les conteneurs et les remorques se combinent en intra-européen. C'est pour cela que certains ports et certaines lignes se débrouillent mieux que d'autres et se développent même à un rythme surprenant, comme le service Zeebrugge-Bilbao.

Pour vous donner un ordre d'idée, nous parlons actuellement de plus de 150 000 conteneurs 45'PW en service en Europe.

Patrick WOLF

Il peut aussi bien charger les 20 pieds que les 40 pieds. Sur le shortsea, nous ne sommes pas condamnés à avoir un seul format.

M. Vermorgen, au Port de Zeebrugge, on cite une croissance à plus de 2 chiffres en matière d'euroconteneurs 45' Pallet Wide. Confirmez-vous ?

Miel VERMORGEN

En 15 ans, nous sommes passés d'environ 20 % de conteneurs et 80 % de remorques à environ 50/50 aujourd'hui. Les deux dernières années, il y a eu une stagnation due à la crise. Les armateurs comme ECS et les opérateurs ont cessé de commander des conteneurs 45'PW.

Nous avons adapté les navires et rendu possible le gerbage de deux conteneurs sur un mafi. Cela diminue fortement les frais de chargement des navires et nous n'avons plus de « blocking storage ».

Patrick WOLF

Les ports ont un rôle à jouer notamment en matière d'équipement et de vitesse de chargement/déchargement, ainsi qu'en matière de stockage. Qu'a fait le port de Zeebrugge à ce titre ?

Miel VERMORGEN



Miel Vermorgen

Nous avons adapté quelques terminaux pour faciliter l'utilisation de la rampe mais ce sont surtout les opérateurs qui ont fait des investissements sur certains terminaux. Il y a une tendance à utiliser les Con-Ro pour augmenter la vitesse de chargement. Nous pouvons ainsi charger simultanément par la rampe et en pontée avec une grue supplémentaire. Deux terminaux roulants sont déjà équipés avec une rampe et deux grues mobiles pour conteneurs et faciliter ainsi les deux chargements simultanés. Ces grues pour conteneurs peuvent également charger et décharger des barges.

Patrick WOLF

M. Ricart, ECS est un groupe belge installé en France qui possède 5 500 conteneurs 45'PW. Vous connaissez donc la situation sur l'Europe du Nord et les difficultés en France. Et là, les ports jouent peut être un rôle de facilitateur.

Jean-Charles RICART

Au niveau du marché français, nous travaillons avec le port de Rouen sur une ligne à destination de l'Irlande. Pour le marché britannique, quasiment l'ensemble de nos unités remonte sur Zeebrugge pour utiliser les

différentes solutions maritimes que propose le port. Avec 20 départs par jour sur la Grande-Bretagne, le service est vraiment adapté au conteneur 45'PW. Nous avons mené, cet été, une petite étude concernant le marché français sur un port comme Le Havre ou Cherbourg pour aller en Grande-Bretagne. Ces ports sont vraiment tournés vers le Ro-Ro et ne proposent pas la capacité de stockage de nos conteneurs. Le système de double-stacking, que nous avons en Belgique aujourd'hui, est actuellement tout à fait impossible en France. A Cherbourg, l'exploitation de navires Ro-Pax pose un problème de hauteur et de compatibilité avec l'équipement 45'PW.

Aujourd'hui, nous travaillons sur la ligne Le Havre-Portsmouth comme une société de route classique, en self drive avec le chauffeur qui va livrer directement en Grande-Bretagne.

Patrick WOLF

Jean-Marie Millour, vous connaissez cette situation. Y a-t-il des solutions ?

Jean-Marie MILLOUR

Il y des solutions mais également des difficultés concrètes. A Zeebrugge, les rampes et l'entrée des navires dans les garages permettent une hauteur de deux conteneurs chargés l'un sur l'autre sur un mafi.

Sur certaines lignes Ro-Ro en France (Ro-Pax ou ferry), l'accès et la hauteur des garages sont prévus pour charger des camions et remorques mais pas 2 conteneurs l'un sur l'autre. Le navire n'a pas été conçu pour ce type de configuration.

Sur l'aspect plus psychologique ou politique, dans des ports comme Zeebrugge ou Rotterdam, il y a une vraie culture marchande, maritime et intermodale. S'il y a du trafic, on regarde ce que l'on peut faire. En France, il y a

une considération plus « culturelle » : notre « tradition shortsea » est plus tournée ferry, Ro-Ro et passager.

De plus, certains grands ports, pour des raisons d'image et de communication, ne s'intéressent véritablement qu'aux grands trafics et aux grands navires (les gros pétroliers, les plus gros vraquiers, les plus grands porte-conteneurs) et traitent trop souvent les caboteurs et les trafics shortsea avec une attention et une considération insuffisantes.

Il est donc difficile de faire franchir le pas à certains (terminaux, manutentionnaires, ports, chargeurs, transporteurs routiers, armateurs) qui n'ont pas senti que cela pouvait devenir une de leurs priorités. Quand les terminaux n'ont pas été prévus à l'origine pour les trafics shortsea et la mixité remorques et conteneurs, cela peut en effet être difficile. Quand les armateurs ou les lignes ont déjà certains types de navires, ils ne vont pas facilement les changer du jour au lendemain. Mais, malgré tout, cela évolue plutôt bien.

Cela fait déjà un certain nombre d'années que l'euroconteneur 33 palettes existe en Mer du Nord et en Baltique. Les navires se sont adaptés et les ports également, les terminaux et toutes les professions portuaires ont accompagné le mouvement.

En France, c'est plus difficile. Les ports, les armateurs et l'ensemble des acteurs n'ont pas forcément senti que c'était leur priorité. Toute la chaîne de transport, toute la chaîne logistique est concernée par un manque de formation et de sensibilisation. Armateurs, transporteurs ferroviaires et routiers doivent maintenant penser en amont à d'autres possibilités que le camion ou la caisse mobile pour les transports européens.

Même dans des offres de services combinés récents en France, certains ont pensé « caisse mobile » en pensant être innovants. Ce qui a été fait est bien mais, à aucun moment, ils n'ont pensé qu'il y avait une unité de transport et de chargement encore plus polyvalente et intermodale, l'euroconteneur 33 palettes.

C'est une question de formation, d'information, de sensibilisation et là, nous avons tous notre rôle à jouer.

Patrick WOLF

Pensez-vous que le mot français de cabotage a un côté un peu négatif dans l'image des transporteurs ?

Jean-Marie MILLOUR

Au niveau du vocabulaire, le mot français cabotage se rapporte normalement au cabotage maritime. Mais en partant de son équivalent anglais « shortsea shipping », les juri-linguistes de l'Europe ont créé le vocable de « Transport maritime à courte distance », ou TMCD, ce qui n'est pas facile à « vendre », en termes de communication grand public...

Le problème aujourd'hui avec le mot « cabotage » est qu'il est maintenant utilisé en transport routier au niveau européen pour exprimer quelque chose de tout à fait différent. Donc, très souvent, nous utilisons le terme de « shortsea shipping » pour éviter les confusions, avec l'avantage que tous les acteurs du monde maritime comprennent de quoi il s'agit, mais avec l'inconvénient que ce n'est pas forcément le cas des acteurs du monde terrestre.

Aujourd'hui, quand « on » parle de cabotage, « on » imagine trop souvent un petit navire conventionnel qui va de port en port. Ce n'est bien sûr pas du tout la réalité du shortsea shipping qui concerne l'ensemble des eaux

européennes (Baltique, Mer du Nord, Atlantique, Manche, Méditerranée et Mer Noire) et tous les types de navires. D'ailleurs, une ligne qui va de la Finlande à la Turquie est plus longue qu'une ligne qui va de France aux Etats-Unis, par exemple, mais reste bien du shortsea ... ou cabotage.



Jean-Marie Millour

Jean-Charles RICART

Nous avons l'exemple, au Port de Rouen, de la ligne entre Radicatel, Dublin et Cork qui fonctionne très bien depuis une dizaine d'années. Avec un terminal de petite taille et un service pendulaire, une régularité, une flexibilité. Nous devrions nous en inspirer au départ d'autres ports.

Jean-Marie MILLOUR

Quelques ports ont bien compris l'intérêt du shortsea shipping et des euroconteneurs 33 palettes, et ont mis les moyens. A Radicatel, terminal spécialisé dans ces activités, ça fonctionne bien parce que les navires shortsea y sont reçus et traités comme il convient.

Patrick WOLF

On constate le succès du 45'PW en shortsea à Zeebrugge. Dès qu'il y a une portion maritime,

le 45'PW est une bonne solution. Comment peut-on reproduire cela sur le fluvial ?

Samira HIMEUR

Lyon Terminal regroupe les terminaux à conteneurs du port de Lyon et d'Edouard Herriot ; port public du port de Lyon. Nous croyons au 45'PW mais sommes plus dubitatifs sur la partie shortsea. Compte tenu de la capacité d'emport du Rhône, faire directement du shortsea depuis Fos vers le Maghreb semble compliqué.

En revanche, au port de Marseille Fos, il y a des entrepôts de 100 000 m². Les conteneurs arrivent en maritime et sont dépotés. L'idée était de les ré-empoter dans ces unités de transport pour faire la partie magasin/magasin. Depuis Fos vers Lyon ou Pagny, le seul obstacle à lever reste la gestion des retours à vide et du parc de conteneurs.

Nous croyons également au 45'PW pour la logistique urbaine, en l'utilisant comme un camion dans nos entrepôts à l'intérieur du port pour alimenter la ville de Lyon : remonter depuis Fos, décharger au Port de Lyon et réutiliser le mode fluvial.

Jean-Marie MILLOUR

Les ports marchent bien en shortsea et en conteneurs 45'PW lorsqu'il y a des relais, des bonnes connexions en mode massifié avec le ferroviaire et le fluvial. Il y a aussi des conditions géographiques, techniques, nautiques qui donnent des atouts à certaines régions. Sur le Rhin, on peut ainsi mettre plus d'euroconteneurs 33 palettes de front sur plusieurs hauteurs sans aucune difficulté particulière.

Patrick WOLF

Retrouve-t-on à Zeebrugge les mêmes effets sur le fluvial qu'en France ?

Miel VERMORGEN

Nous ne pouvons espérer un *modal shift* qu'en utilisant toujours plus de conteneurs 45'PW. L'initiative pour le transport par rail de bâchées entre Bettembourg et Perpignan est un succès mais implique aussi un grand investissement. Etant donné que deux de nos terminaux ne sont pas équipés, les bateaux rouliers ont tendance à rester dans l'avant port. A cause d'une différence de 5 m, nous ne pouvons utiliser un *reach truck* avec un *reach negatif* pour faire le chargement des péniches. Une grue mobile coûte 2 millions et demi d'euros, cet investissement ne peut être amorti que sur des lignes avec d'importants volumes de conteneurs. Seuls les 45'PW pourraient renforcer l'utilisation de la barge et représenteraient un stimulant pour le fluvial.

Jean-Charles RICART

Je confirme. Le fluvial est très limité chez ECS sur la Belgique et les Pays-Bas. En France, nous avons mené des études avec certains de nos clients pour le terminal de Radicatel pour aller sur l'Irlande, chargement région parisienne ou Nogent. Malheureusement, l'aspect économique ne permettait pas de concurrencer la solution route et le projet a donc avorté.

Patrick WOLF

Au niveau de la situation économique, le tassement de ces deux dernières années évoqué par Miel Vermorgen est-il lié directement à la crise ?

Jean-Charles RICART

Non. Chez ECS, nous avons une progression. Sur la Grande-Bretagne et l'Irlande, nos deux pays de prédilection frappés de plein fouet par la crise, nous avons des volumes en légère baisse. Par contre, nous avons des développements sur d'autres pays. Le 45'PW a

un avenir certain et en France, de plus en plus de clients nous demandent une alternative au tout-route.



Jean-Charles Ricart et Samira Himeur

Des grands groupes tels que LVMH, BASF, avec lesquels nous travaillons sur des activités Grande-Bretagne/Irlande, nous sollicitent déjà pour trouver des solutions alternatives via le ferroviaire et le shortsea.

Patrick WOLF

Dans un engagement de développement durable, est-on prêt à payer un petit peu plus cher ?

Jean-Charles RICART

Ce type de groupe, oui. La PME, non.

Miel VERMORGEN

Ils y sont favorables mais cela leur pose un problème de compétitivité.

Patrick WOLF

Qui prendrait le risque d'acheter des caisses et d'expérimenter une ligne sur le Rhône ?

Samira HIMEUR

Ce serait un grand logisticien qui utiliserait le 45'PW comme une de ses tautliner. En France, les logisticiens ont conscience que le conteneur 45'PW leur permettra d'obtenir une plus grande capacité d'emport qu'une semi-remorque. L'idée est de l'englober dans une chaîne logistique globale. Seul un logisticien ou un armateur qui offre un service porte à porte peut avoir cette démarche là.

Aujourd'hui, sur le Rhône, ce sont les compagnies maritimes qui prennent le risque qu'a pris Marfret, qui paient le stockage, la réparation de ces boîtes pour du trafic maritime. Le chargeur paie sa boîte uniquement lorsqu'elle est pleine.

TABLE RONDE N°2

Les porteurs de projets de lignes en 45'PW continental.

Gestion et propriété du parc de conteneurs

RSC : Jacques PFISTER, Directeur Technique

Logirhone : Alain MALIVERNEY, Responsable d'agence

Geodis Global Solutions : Claude-Jacques BOULEY, Directeur de Développement

TAB : Jean-Claude BRUNIER, PDG

AUTF : Christian ROSE, Délégué Général Adjoint

Cercle du Conteneur et du Transport Intermodal : Fabrice LE GALL, Président



Patrick Wolf, Jacques Pfister, Claude-Jacques Bouley, Fabrice Le Gall, Jean-Claude Brunier, Christian Rose et Alain Maliverney

Patrick WOLF

Comment gérer et qui doit être propriétaire du parc de conteneurs pour les porteurs de projets de ligne 45'PW continentale ? Au niveau de la gestion et du pilotage du 45'PW, vous imaginez que ce soit plutôt au transporteur qu'au chargeur de faire les investissements sur ce secteur là ?

Christian ROSE

La question de savoir qui du prestataire ou du chargeur doit « exploiter » les caisses renferme de façon sous jacente la question de la viabilité économique du service. A partir du moment où l'on a un système viable économiquement, la question de la propriété de l'exploitation ou de la gestion des caisses

ne se pose plus car c'est naturellement le prestataire qui en a la responsabilité. Il ne faut pas espérer pouvoir exploiter, durablement et de façon rentable, des lignes fluviales en 45' PW en posant comme pré requis que ce doit être aux chargeurs d'assumer le risque financier lié à la gestion des caisses mobiles.

Jacques PFISTER

Les conteneurs utilisés aujourd'hui sont généralement la propriété des armateurs ou des compagnies maritimes. Cela peut également être le cas pour le 45'PW au niveau du transport continental, sauf si les chargeurs souhaitent personnaliser eux-mêmes les couleurs des conteneurs. Si les transporteurs investissent dans le 45'PW, il leur faudra une régularité et une pérennité de chargement.

Alain MALIVERNEY

Un investissement dans des conteneurs tel que celui-là nécessite d'avoir une certaine garantie de volume. Il faut déterminer qui gère le fret et va assurer la pérennité de ce type de chargement : des chargeurs, des opérateurs, des gestionnaires de fret ou des transporteurs routiers.

Patrick WOLF

Dans le cas de TAB, nous ne sommes pas sur du 45'PW mais sur du semi remorque, du 13,60 m. Votre système de transport combiné rail-route marche très bien, vous maîtrisez toute la chaîne de transport d'un bout à l'autre et êtes propriétaire des caisses en intégralité. Vous êtes à la fois transporteur routier et opérateur ferroviaire sur la totalité du dispositif. Pouvez-vous nous expliquer votre organisation ?

Jean-Claude BRUNIER

Pour répondre à la question du point de vue routier ou de transport combiné rail-route, tout dépend du périmètre d'application. Soit c'est un professionnel (compagnie maritime, transporteur routier ou fluvial) qui va donner l'outil, mutualiser et générer de la productivité, soit c'est le client qui veut un équipement intérieur particulier (aménagement double plancher, du suspendu, du curtainside, etc.) et là, c'est à lui de le maîtriser.

Patrick WOLF

Pensez-vous aux caisses type curtainside qui s'ouvrent sur le côté ?

Jean-Claude BRUNIER

Oui, tout à fait. Il y a des spécificités d'unité de chargement. Les industriels qui font de l'eau ou des liquides, par exemple, ont besoin de débâcher sur le côté. Le 45'PW permet une mutualisation fantastique et une très grande productivité.

De formation routière, je suis devenu opérateur de transport combiné rail/route en lançant, en 1999, le 1^{er} opérateur privé d'un réseau national couvrant à peu près le territoire avec des trains de nuit rapides nationaux.



Jean-Claude Brunier

Notre modèle est d'avoir mis en synergie toute la chaîne routière et ferroviaire, du porte-à-porte de chez le client jusqu'au sillon ferroviaire. Et notre modèle marche, se développe et est profitable.

Il faut étendre ce modèle et le mettre en synergie sur l'ensemble des modes : maritime, ferroviaire, fluvial et routier.

Patrick WOLF

Vous êtes opérateur privé sur le ferroviaire ?
Vous louez directement les sillons à RFF ?

Jean-Claude BRUNIER

Notre opérateur, T3M, achète ses sillons à RFF. Nous maîtrisons les horaires, la qualité, etc. du début jusqu'à la fin. Nous choisissons une EF (entreprise ferroviaire), faisons un appel d'offre et sous-traitons notre traction à l'EF. Ensuite, nous maîtrisons la partie routière.

Patrick WOLF

Nous avons beaucoup d'exemples d'entreprises routières qui s'intéressent de très près au fluvial et en particulier au combiné fluvial-route. Est-ce que vous, qui avez des axes sur le sud-est, réfléchissez à des diversifications dans ce secteur là ?

Jean-Claude BRUNIER

Oui. Pour entrer dans ce métier en 1999, nous avons dû construire un terminal à Bonneuil avec le Port autonome de Paris qui est déjà tri-modal. Nous avons mis en contact, avec le Port de Paris, beaucoup de clients du rail-route/terrestre comme LogiSeine, etc. Et nous avons fait des essais pour que nos conteneurs ou nos caisses mobiles arrivant par le train puissent prendre la barge et partir vers d'autres horizons.

Nous allons certainement ré-ouvrir le terminal de Sète, port connecté par le canal de Sète au Rhône vers le fluvial. Nous nous intéressons à un projet sur le Rhône avec un terminal de transport combiné rail-route au nord de notre région.

C'est par la mise en synergie de la chaîne complète et intégrée, demandée par nos chargeurs, que l'on va avoir la plus grande productivité et la plus grande performance économique.

Patrick WOLF

Christian Rose, vous trouvez que l'on manque de grands logisticiens capables de gérer la chaîne de bout en bout ? Est-ce aujourd'hui l'un des problèmes pour la diffusion du 45'PW ?

Christian ROSE

On recourt à des modes massifiés comme le ferroviaire ou le fluvial pour des flux massifs ou massifiables. Qui mieux qu'un logisticien peut procéder à une opération de massification de flux ? Or aujourd'hui, en tant que chargeur, nous avons rarement de véritables offres de porte-à-porte intégrant les trois modes (fleuve, rail et route) et éventuellement le mode maritime en shortsea. De grandes écoles déploient des modules de formation à la logistique

intermodale et internationale parce qu'il y a un manque en la matière. Nous avons besoin de davantage d'opérateurs intégrateurs.



Jacques Pfister, Claude-Jacques Bouley, Fabrice Le Gall, Jean-Claude Brunier, Christian Rose et Alain Maliverney

Jacques PFISTER

Aujourd'hui, ce type d'intégrateur existe de manière peut-être plus spécifique sur certaines parties géographiques. Si l'on veut faire le système le mieux intégré possible d'un point de vue environnemental, coût ou utilisation et massification, on se heurte à des problèmes d'infrastructures de transport massifié. La route est extrêmement bien développée en France, le ferroviaire également mais rencontre, aujourd'hui, de gros problèmes de distribution et de plateforme. Les voies navigables, en grands projets, n'aboutiront que dans un certain nombre d'années. Cependant, il faut le préparer maintenant. Il faut éviter le transport exceptionnel pour un 45'PW, comme c'est le cas aujourd'hui.

Patrick WOLF

Puisqu'il va y avoir une taxe poids lourds, de même qu'il y a du 44 tonnes qui peut circuler à 100 km en transport combiné à partir de la base, vous souhaiteriez notamment, Christian Rose, être exonéré de la taxe poids lourds sur le pré et post acheminement dans le cadre du transport combiné ?

Christian ROSE

Lorsque l'on fait du multimodal, il y a des pré post acheminements routiers et des opérations de manutention qui avoisinent 50 % du coût global du transport. Si on gagne quelques points sur ces phases, les logistiques multimodales vont gagner en compétitivité par rapport au tout routier de bout en bout. A cet égard, le fluvial apporte une qualité remarquable en termes de ponctualité et de fiabilité et sa « lenteur » est intégrée par les chargeurs.

Dans la perspective d'une généralisation des 44 tonnes, il nous semble intéressant d'étudier le transport combiné de 50 ou 52 tonnes ; cela soulève des questions en cascade mais il faut mettre le problème sur la table ! La future taxe poids lourds a vocation à s'appliquer à toutes les circulations de poids lourds sur le territoire. On a peut-être aussi intérêt à réfléchir à une exonération ou à un abattement de cette taxe poids lourds sur les phases de pré et post acheminement. Avec cette taxe, on sera sur des augmentations de coûts routiers autour de 7 à 8 % en moyenne. Et quand on commence à retirer 7 à 8 % sur un poste de coût représentant de 30 à 50% d'une chaîne multimodale, ça devient significatif et intéressant. Et il faut commencer aujourd'hui puisque les chargeurs sont demandeurs de multimodalité mais ont besoin aussi de visibilité et d'anticipation pour procéder à ces changements d'organisation. Si on leur envoie dès aujourd'hui les bons signaux, notamment de coûts, ils seront d'autant plus intéressés à basculer le moment venu du tout routier au multimodal.

Alain MALIVERNEY

La question du 45'PW se pose sur la capacité des bateaux et sur des problèmes techniques comme les coins biseautés. Mais les structures

portuaires, fluviales et ferroviaires existent et les unités fluviales également.

Patrick WOLF

En fait, la taxation du camion sur les longues distances et l'exonération sur le pré post acheminement serait une incitation non négligeable.

Fabrice Le Gall, quelles sont vos réactions ?

Fabrice LE GALL

Le CCTI est une association professionnelle qui a pour vocation de réunir les acteurs de la chaîne logistique intermodale.

Si on propose aux chargeurs une alternative crédible et opérationnellement justifiée au tout-route, il faut leur offrir une prestation au moins aussi simple.

En ce qui concerne la fourniture des conteneurs maritimes ISO en deepsea ou des caisses mobiles pour le trafic continental, hors cas particulier d'unités très spécifiques répondant à des caractéristiques particulières comme les citernes qu'il faut repositionner vers l'origine immédiatement après dépotage, on peut difficilement envisager qu'un chargeur investisse dans une flotte de conteneurs.



Fabrice Le Gall

Maintenant, pour faire avancer les choses, il faut s'interdire de créer un climat d'antagonisme ou imposer une solution non

pertinente au marché. Il y a des cas comme le mode rail-route où la gerbabilité n'est pas du tout un impératif, ce qui permet d'utiliser des caisses mobiles beaucoup moins coûteuses à la construction et à la gestion que des conteneurs gerbables. Si les chargeurs sont satisfaits de ce mode, il n'est pas question de leur imposer un système plus coûteux.

On avancera beaucoup mieux lorsque les professionnels du transport réfléchiront au mode le plus approprié pour traiter un trafic particulier allant de A en B et se positionneront comme un prestataire logistique offrant des services porte à porte plutôt que comme un transporteur tout routier ou tout maritime.

Patrick WOLF

Jacques Pfister, vous m'avez dit « *Tous les acteurs ne sont pas les mêmes. LogiSeine/LogiRhône et moi sommes aussi des opérateurs maritimes* ». Vous avez donc une autre perception des choses.

Jacques PFISTER

Le 45'PW peut et devrait avoir un futur dans le maritime. Ce qui me permet d'investir plus sereinement dans ce type de conteneurs, de l'utiliser sur du continental et du deepsea.

Le fait que mon groupe fasse également du transport maritime nous offre un débouché supplémentaire. Cependant, cette réutilisation, très importante sur le shortsea, reste encore du domaine du confidentiel au niveau du deepsea. Des essais sont faits sur les Etats-Unis. Les conteneurs 45' sont en voie de développement et cela pourra faciliter nos investissements pour ce type d'équipement.

Fabrice LE GALL

Comment gère-t-on la largeur d'un conteneur dans un navire cellularisé ?

Jacques PFISTER

C'est le problème. Les navires étant cellularisés, on ne peut mettre que du 20 ou 40 pieds. Les 45'PW sont exclusivement chargés en pontée. A terme, si le marché répond ou l'exige, on pourrait faire une ou deux cales supplémentaires répondant au type 45 pieds sur les navires.

Alain MALIVERNEY

Nous avons travaillé sur le 45'PW sur un développement shortsea en Méditerranée, en particulier avec Arles comme port intérieur avec les ports de Lyon, Mâcon, Chalon et Pagny. Aujourd'hui, la partie maritime reste marginale parce que les navires ne sont pas cellularisés et les quelques conteneurs maritimes qui arrivent partent rarement de Fos ou du Havre et sont en général dépotés à même le port.

Nous avons aussi étudié avec CFT la possibilité de mixer ces conteneurs avec des conteneurs maritimes. C'est compliqué surtout que l'on est aujourd'hui dans une phase d'optimisation de la cale : en hauteur, largeur, on est au maximum. Dans un premier temps, le 45'PW sera transportable. Pour l'optimiser, il faudra construire des unités fluviales. Si le marché le demande et que les volumes sont suffisants, on peut faire un départ fluvial des ports maritimes toutes les heures.

Patrick WOLF

C'est un peu le jeu de l'œuf et de la poule : on a du mal à savoir qui doit y aller le premier. Il faudrait pouvoir arriver à pousser des expérimentations. De toute façon, c'est le marché qui fera ou non la réussite du dispositif. Parce que subventionner quelque chose qui n'a pas vocation à être pérenne sera de l'argent fichu en l'air.

Alain MALIVERNEY

Hormis quelques problèmes techniques qui s'effaceront lorsque le besoin sera immédiat, c'est faisable. Les opérateurs et les moyens existent. C'est un nouveau système à intégrer dès maintenant dans les différentes possibilités. Il n'est pas là pour remplacer le tout-route ou des opérations ferroviaires qui sont là depuis de nombreuses années. L'idée n'est pas de transformer ce qui existe aujourd'hui en 45'PW mais de s'en servir dans un développement en intégrant le fait que l'on va vers une congestion des routes et que l'on doit utiliser des moyens fluviaux permettant d'énormes développements.

Patrick WOLF

En ce qui concerne le développement durable, certaines entreprises y sont très sensibles et sont prêtes à intégrer des éléments d'image dans le coût du transport.

Claude-Jacques Bouley, auteur du « manifeste 45'PW : un conteneur vert pour l'Europe », vous êtes un militant engagé pour le 45'PW sur les lignes maritimes de grandes distances. Vous pensez que le 45'PW pourrait devenir un jour le format dominant et éliminer les équivalents 20 pieds pour des raisons de facilité d'utilisation. Vous êtes à la fois optimiste et réaliste puisque vous pensez que vous ne verrez pas ça de votre vivant. Est-ce que le poids du développement durable va jouer en faveur du 45'PW et de quelle manière ?

Claude-Jacques BOULEY

Il y a 21 millions de conteneurs importés en Europe et 12 millions qui rentrent au port à vide avec une énorme dépense de CO₂. En utilisant le 45'PW pour du trafic intercontinental ou domestique, on fait une économie de 800 000 tonnes de CO₂ par an.

Tout le monde y trouvera son intérêt. Les chargeurs tout d'abord parce qu'en utilisant les 45'PW et en payant 16 % de plus, étant donné qu'ils ont une capacité de 16 % de plus, ils économiseraient sur le transport porte à porte 3 à 9 % de leur facture, ceci ramené à l'unité transportée. Les conteneurs sur les lignes grandes distances sont chargés avec du vrac/break bulk/conditionné et jamais en palettes et la plupart des importateurs, à la réception du conteneur, dépotent le conteneur, mettent les marchandises sur palettes pour les mettre dans leurs entrepôts. En utilisant le 45'PW, on peut charger directement sur palettes dans les pays où, certes la main d'œuvre est moins chère et permet un chargement en vrac et un déchargement de ces palettes avec des charriots en Europe, là où le coût de manutention est plus élevé. C'est aux chargeurs de demander aux compagnies maritimes de leur offrir une solution 45'PW dans leurs appels d'offre.

Le 45'PW a également un avenir pour le transport intra-européen comme substitut à la remorque. Environ 6 000 camions complets circulent tous les jours en trafic intra-européen et on estime que, très raisonnablement, on ne pourrait pas en mettre plus de 4 à 5 000 sur le rail en saturant les réseaux. Un 45'PW Box, fabriqué en Chine, coûte environ 5 000 € selon la période, selon les trafics et selon le carnet de commandes des fabricants chinois. Il est souvent transporté gratuitement par les armateurs qui l'utilisent à l'import. Une caisse mobile, elle, vaut à peu près 18 000 €.

Dans le transport maritime, les conteneurs appartiennent ou sont loués à long terme par les compagnies maritimes et seuls des conteneurs spécifiques comme les conteneurs citernes (parce qu'il n'y a pas de réutilisation possible en retour) sont propriété des chargeurs. Mais si un chargeur souhaite

détenir son conteneur sur un axe, cela nécessite, pour lui, d'avoir un retour équilibré ou d'attendre l'équilibre économique.



Claude-Jacques Bouley

Fabrice LE GALL

Le facteur image, pour les chargeurs, est devenu très important ; ils souhaitent communiquer sur l'utilisation des modes alternatifs à la route et respectueux de l'environnement. Mais notons malgré tout que ce n'est pas parce qu'une semi-remorque arbore le logo du chargeur que celui-ci est propriétaire des véhicules en question.

Patrick WOLF

Quel pourrait-être l'élément déclencheur ?

Jacques PFISTER

Puisque l'expérimentation est déjà faite par Marfret et UPM, le déclic pourrait venir de l'ensemble des chargeurs intéressés qui se mobiliseraient et pérenniseraient le service. Il est nécessaire que les chargeurs et transporteurs se mettent en relation.

Fabrice LE GALL

Il y a quelques années, j'ai été voir un gros chargeur français pour lui parler du 45'PW et j'étais le premier... Pour que les chargeurs s'y intéressent, il faut que les prestataires analysent les flux avec eux et évaluer les solutions applicables à tel ou tel type de flux sur une relation particulière. Il faut aussi que

les organisations professionnelles (de chargeurs et transporteurs) en discutent entre elles et voient comment disséminer ces idées vers leurs adhérents.

Jacques PFISTER

Les chargeurs étaient à l'initiative de l'étude UTILE, ils sont demandeurs. Cette étape est donc déjà franchie.

Christian ROSE

Ce n'est pas évident pour un chargeur d'identifier le fret retour qu'il ne maîtrise pas. Là, le logisticien a un rôle important à jouer pour mutualiser les flux dont il dispose. Côté chargeurs, c'est de la nécessité de comprimer les coûts et de la capacité de s'organiser entre eux que vont naître de nouvelles lignes massifiées. L'un des enseignements de l'étude UTILE est de savoir qui va payer... Si c'est viable économiquement, le marché se mettra en place automatiquement.

Patrick WOLF

L'étude UTILE démontre, d'après les études économiques effectuées, l'intérêt de faire une expérimentation.



Patrick Wolf, Jacques Pfister, Claude-Jacques Bouley et Fabrice Le Gall

Alain MALIVERNEY

On se bat actuellement sur l'encombrement des routes, le bilan carbone, etc. Mais dans la réalité, le client final, décideur de la façon dont sont transportées ses marchandises, ne

le voit pas. La communication de l'entreprise vis-à-vis du public autour de l'effort citoyen et du développement durable peut donc jouer. La taxe poids lourds aussi. Mais il faut déjà être moins cher.

Il faut également une certaine stabilité du marché. L'exemple de Marfret prouve que c'est possible. Demain, s'il faut mettre une ligne en 45'PW Arles-Pagny, les ports et les transporteurs fluviaux sont prêts. Maintenant, ce n'est plus à l'état d'étude, ça existe. « *Opérateurs, venez nous voir et nous verrons ce que nous pouvons faire.* »

Claude-Jacques BOULEY

Il y a un marché pour le 45'PW. En 1962, il n'y avait que des lignes régulières conventionnelles et pas de conteneurs. Mc Lean a lancé son service de conteneurs 20' et aujourd'hui, il n'y a plus de ligne régulière conventionnelle. Il faut que quelqu'un se lance, même si c'est un investissement et un risque, avec l'aide des institutions. Dans le cadre de l'envoi de mon manifeste sur le 45'PW aux autorités européennes, j'ai rencontré, le 22 septembre, le Commissaire aux Transports qui m'a assuré que la Directive 96/53 serait modifiée pour qu'à l'avenir les 45'PW puissent circuler sans autorisation spéciale et sans que l'on ait à chanfreiner les coins.

Jean-Claude BRUNIER

Le déclic doit venir de nous, les entrepreneurs. Un jour, on y croit et on lance le projet.

Patrick WOLF

Pensez-vous que le déclic pourrait venir des aides et subventions ?

Jacques PFISTER

Ce ne sera pas le déclic. Il faut arrêter de faire du transport intermodal à l'aide de

subventions. Il faut arriver à avoir des coûts de production plus abordables avec des infrastructures. Au lieu de subventions, il serait plus judicieux d'augmenter la largeur des voies fluviales, d'améliorer les dessertes ferroviaires, etc.

Alain MALIVERNEY

Les aides au démarrage, prévues par UTILE, sont essentielles pour pallier notamment les taux de remplissage. On aide le combiné de manière générale plutôt que de taxer le tout-route pour arriver à quelque chose d'équilibré.

Christian ROSE

Taxer la route n'est sûrement pas la solution pour faciliter le développement des chaînes multimodales. Il vaut mieux un discours incitatif plutôt qu'un discours punitif et c'est tout le sens de notre proposition d'exonération de taxe PL pour les pré et post acheminements. Par rapport aux engagements politiques du Grenelle de l'environnement, on est quand même dans l'hypothèse la plus optimiste sur une part modale de 25 % pour les modes massifiés d'ici à échéance 2022. 75 % des flux resteront donc sur la route. Le transport est au service de l'économie et de l'industrie. Si on continue à taxer les clients utilisateurs des 75 % des flux qui resteront sur la route, que va devenir l'industrie française ? Ce sont aux autres modes de rechercher leur productivité, leur compétitivité, leur innovation.

Jean-Claude BRUNIER

Concernant la taxation de la route, le transport multimodal commence et finit par la route. Si l'on taxe ce que l'on veut développer, on se prend les pieds dans le tapis...

TABLE RONDE N°3 POINTS DE VUE INSTITUTIONNELS ET REGLEMENTAIRES

DGITM : Michel VIARDOT, Chargé de mission Intermodalité

BIC : Bertrand GEOFFRAY, Secrétaire général

Service public fédéral Mobilité et Transports (Belgique) : Henri MAILLARD, Conseiller Général

Conseil de surveillance des aéroports de Lyon : Patrice RAULIN, Président



Patrick Wolf, Patrice Raulin, Bertrand Geoffray,
Michel Viardot et Henri Maillard

Patrick WOLF

Patrice Raulin, vous êtes Président du tunnel de Fréjus Lyon-Turin et des aéroports de Lyon. Vous êtes chargé par le préfet de bassin Saône - Rhône Méditerranée de faire des propositions relevant des pouvoirs publics, de nature à favoriser le développement du transport de fret de l'axe Saône - Rhône. Dans ce cadre, vous avez proposé une fiche action sur le développement d'une ligne de transport fluvial de conteneurs 45'PW.

Quelles sont les conclusions et grandes préconisations de votre étude ? Pouvez-vous mettre particulièrement l'accent sur la question de la fréquence et de l'analyse des marchés sur le plan local, puis rebondir sur la question des aides au démarrage plutôt que des subventions ?

Patrice RAULIN

J'ai été amené à revoir ce projet de ligne 45'PW entre Arles et Pagny dans le cadre de la mission qui m'a été confiée de mars à juin 2011. On m'a demandé de proposer les actions des pouvoirs publics à court terme de nature à favoriser le développement du fret fluvial Saône - Rhône. Pour remplir cette mission, j'ai utilisé les études faites par VNF et la CNR ainsi que l'étude de faisabilité (dans le cadre du PREDIT) de la ligne Arles-Lyon. J'ai ensuite interrogé les chargeurs, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructures, notamment du fil d'eau (VNF et la CNR) et des ports sur leur vision, dans leur activité, de l'avenir du fret sur ce couloir fluvial, sur les freins actuels et sur ce qu'ils attendaient des pouvoirs publics. A partir de là, j'ai fait un certain nombre de propositions concernant les infrastructures fluviales et portuaires (trafic sur le bassin alimenté à 45 % par le port de Marseille), les services de transport et les problèmes d'accompagnement (problème de formation professionnelle, de recrutement, de cale, de production de bateau) pour favoriser le développement du transport fluvial sur cet axe. Dans ce cadre, a été évoqué le projet de ligne de transport fluvial de conteneurs 45'PW sur la base de l'étude de faisabilité conduite par VNF, notamment dans les deux tables rondes organisées avec les chargeurs et les opérateurs de transport fluvial.

Les chargeurs présents n'étaient pas en opposition avec le principe de développer une ligne interne au bassin avec des conteneurs terrestres permettant de mettre les palettes sur les bateaux. Ce projet méritait d'être poursuivi.

Concernant la question de la fréquence, l'enjeu est de transporter des denrées diverses qui alimentent les centres logistiques et la grande distribution. Le principal problème est celui de l'équilibre financier et du risque financier que va prendre l'opérateur lorsqu'il va démarrer l'opération. Ces services doivent trouver leur équilibre économique, ce qui n'empêche pas de bénéficier des aides prévues pour cela mais sans avoir besoin d'être subventionné de façon permanente. L'investissement de l'opérateur pour l'acquisition du parc de boîtes s'élève entre 1 et 3 millions d'euros en fonction des conteneurs. L'opérateur a donc besoin d'un certain nombre de garanties pour se lancer. Par rapport au trafic de conteneurs sur le bassin, on était sur 15 000 boîtes au démarrage contre 60 000 actuellement. J'ai appelé les pouvoirs publics à réfléchir en priorité au système de garantie de l'investissement que l'opérateur va mettre pour démarrer l'opération.

En conclusion, ce système mérite d'être approfondi parce qu'il peut être, à lui seul, un élément de croissance du trafic de fret. Il y a des éléments convergents entre l'avis des chargeurs eux-mêmes et des opérateurs qui permettent à ce système, à certaines conditions, de démarrer. Le système doit ensuite atteindre l'équilibre économique.

Patrick WOLF

Si vous l'avez intégré dans votre étude générale, c'est que vous vous croyez à l'opportunité et à la possibilité de faire au moins une expérimentation sur cette ligne.

Patrice RAULIN



Patrice Raulin

Le problème de l'expérimentation est que l'on se lance dans un projet qui nécessite l'acquisition notamment du parc. Il faut tout d'abord prendre le temps d'affiner les conditions économiques, refaire des tours de table des chargeurs. Plutôt qu'une expérimentation, il s'agirait de faire un démarrage prudent permettant à un opérateur privé de s'engager dans l'opération avec un business plan et de se dire que, sauf catastrophe, il arrivera à un équilibre économique au bout de 3 ans. Il s'agirait de lui faire bénéficier d'aides au démarrage et au transport combiné.

Patrick WOLF

Etes-vous conscients à la DGITM des difficultés liées à la Directive 96/53 ? Comment les analysez-vous et les percevez-vous ?

Michel VIARDOT

Nous sommes conscients des difficultés rencontrées par la Directive 96/53. Au départ, en 1996, la situation n'était pas celle d'aujourd'hui. En 2005, lorsque le conteneur 45' a été normalisé ISO, la question s'est posée. La Directive permettait aux différents acteurs de se mettre aux normes jusqu'en

2006, et notamment celles qui étaient supérieures à la Directive. Ce qui n'a pas été le cas car, avec le 45' normalisé ISO, la longueur du véhicule routier dépasse d'environ 11 cm la longueur autorisée dans la Directive.

Aujourd'hui, avec le 45'PW aux coins chanfreinés à l'avant, on respecte les normes de la Directive, sinon il nécessite un classement en transport exceptionnel 1^e catégorie pour circuler en France. En Belgique, la situation est différente. La Commission européenne a émis un avis sur la Directive faite en 1996 en laissant aux Etats membres la possibilité de faire ce qu'ils voulaient au sein de leur territoire pour laisser la libre circulation de ces 45'. De cette disposition, il n'y a plus de cohérence entre Etats membres et le conteneur de 45' ne peut pas toujours passer une frontière sur un véhicule routier.

Patrick WOLF

Pourquoi ne pas faire évoluer la Directive en termes de réglementation mais dans des proportions raisonnables ? C'est votre position ?

Michel VIARDOT

Aujourd'hui, 11 cm de longueur supplémentaires nécessitent de faire du transport exceptionnel, alors que cela n'a pas d'impact sur la sécurité du véhicule en lui-même. Avec les caisses frigorifiques, on augmente de 15 cm. Tout cela pourrait donc être facilement résolu.

Depuis plusieurs années, la Commission européenne réfléchit à la réouverture de cette Directive. Néanmoins, il y a des difficultés au niveau des tailles et des poids. Les nouveaux poids lourds en cours de test qui arrivent sur le marché font 25,25 m de long et pèsent jusqu'à 60 tonnes. Il semblerait que ce type de véhicules porte un impact néfaste au transport combiné.

Patrick WOLF

Henri Maillard, quelle a été l'expérience belge dans ce domaine ? Quelle a été votre façon de régler le problème ?

Henri MAILLARD

Avant de parler de mesures, nous avons, en tant qu'autorité publique, un devoir de regarder ce qui se passe sur le terrain. Des problèmes se sont posés chez nous comme dans d'autres pays. La semi-remorque ne fait pas exactement 13,60 m parce que les constructeurs exploitent au maximum les paramètres de la Directive qui leur permettent d'arriver à 13,71 m en coupant les coins côté cabine. La même chose a été réalisée avec le 45'PW : on a repris les mêmes mesures que la semi-remorque afin d'avoir une unité de transport modale alternative à la route en termes de volumétrie, de surface, etc.



Henri Maillard

Pour exploiter au maximum les normes en question, les constructeurs ont fait preuve de beaucoup d'imagination. J'ai été sur le terrain, chez des constructeurs, demander des démonstrations de chargement de conteneurs 45' que l'on peut trouver sur le marché belge. Et le conteneur 45' normalisé ISO, selon les vœux d'un armateur, est un très mauvais conteneur au niveau européen parce qu'il est d'une largeur intérieure inexploitable en palettes, même s'il en a la longueur. Ce conteneur ISO pose le même problème que les autres conteneurs parce qu'en dessous de

son plancher, il est prévu un espace pour le col de cygne des vieilles semi-remorques cadres qui transportaient les conteneurs. Mais depuis lors, les châssis cadres de semi-remorques se sont aussi perfectionnés : on a diminué la hauteur des pneus, le moyeu des roues.

Le problème de la route aujourd'hui, et cela dépend des pays, est que le véhicule ne peut pas faire plus de 4 mètres de hauteur et le point critique des 4 mètres se situe juste derrière le tracteur : le risque est que la semi-remorque soit au-delà des 4 mètres. Et j'ai constaté, lors d'une démonstration de tracteurs, que nous rencontrons des problématiques très diverses : il existe des caisses de différents modèles et des châssis cadres de semi-remorques aussi de différents modèles. Il est impossible, sauf à des connaisseurs, de repérer quand un camion dépasse les 4 mètres de hauteur.

Si on arrive à modifier un point de cette Directive, il faut que cela soit réalisé au niveau européen afin d'éviter d'ouvrir la boîte de Pandore. Il faut donc trouver une solution européenne. En Belgique, nous avons pris un arrêté qui complète notre dispositif de transport, puisque nous considérons qu'un conteneur ou une caisse mobile n'est pas un chargement, mais fait partie du véhicule, il nous a fallu donner une dérogation permanente, comme le règlement le permet, pour dépasser le bord arrière normal du véhicule agréé chez nous.

En Allemagne, des constructeurs de semi-remorques expérimentent actuellement une semi-remorque de 14 mètres correspondant pratiquement aux 53 pieds.

Patrick WOLF

En matière de chargement des 45'PW, il existe un problème sur la largeur des barges au passage des écluses de 12 mètres car la

largeur maximum autour est de 11,40 m avec 30 cm d'un côté et 30 cm de l'autre. Ils ne peuvent donc charger que 3 rangées de conteneurs. Y a-t-il, à ce niveau là, des évolutions attendues ou en préparation ?

Michel VIARDOT



Patrick Wolf, Bertrand Geoffray et Michel Viardot

Les cales de bateaux font aujourd'hui 10,20 m intérieur (11,40 mètres extérieur moins les 2 x 0,60 m de plats-bords). 4 rangées de front de conteneurs 45'PW de 2,50 m, comme pour les conteneurs de 20, 40 ou 45 pieds ISO, passent mathématiquement. Mais en réalité, le temps de manutention serait beaucoup trop élevé pour les chargements et déchargements de ces barges ou bateaux. Il est donc nécessaire d'étudier la possibilité de modifier les dimensions intérieures de ces cales.

Néanmoins, une réglementation existe. Sur le plan sécurité, les 60 cm de plat bord pour un batelier ne sont pas de trop, notamment quand le fleuve est un peu agité. Il y a peut-être d'autres possibilités de réaliser ce gain de quelques centimètres dont les professionnels ont besoin. Pour cela, on pourrait examiner la possibilité d'installer des plats-bords amovibles ou rétractables de chaque côté ou d'en mettre un seul central, ou ailleurs, etc.

Aujourd'hui, une mission de diagnostic sur les unités de transport modal a été confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable dans le cadre des filières vertes, logistique et gestion des flux.

Henri MAILLARD

Au plan européen, la formule serait peut-être de réveiller une Directive (92/106) qui dort depuis un certain temps et de prendre, dans le cadre de cette Directive, des dispositions qui ne concernent que le transport combiné. Cette formule permettrait de promulguer d'un seul coup uniquement les mesures nécessaires pour se mettre à jour par rapport au cahier des charges techniques du monde du transport combiné. Et de ce fait, ne pas attendre le résultat définitif de la révision de l'autre Directive qui va prendre beaucoup de temps et qui risque d'être bloquée par certains pays.

Patrick WOLF

Bertrand Geoffray, du Bureau International du Conteneur, quel est votre point de vue en matière de réglementation aujourd'hui ? Comment voyez-vous les choses ?

Bertrand GEOFFRAY

Au niveau de la réglementation, il est nécessaire d'ouvrir la Directive 96/53 et de réfléchir à une solution de contournement pour le transport multimodal. Au niveau des normes, le 45'PW, c'est aujourd'hui 150 000 unités portées par le marché du shortsea. Maintenant, aux Etats-Unis, le standard multimodal est le 53 pieds. En Asie, c'est toujours le 20 pieds et le 40 pieds ISO qui dominant le marché. Mais les chinois ne sont pas attirés par le 45'PW ou le 53 pieds. On peut donc s'attendre à un autre standard régional en Asie et je ne crois donc pas au 45'PW au niveau mondial.

Le conteneur ISO 20 pieds, 40 pieds, 45 pieds a été normalisé dans la largeur très tôt, dans les années 70. C'est un succès phénoménal, on lui doit aussi la globalisation. Le 45'PW n'est, quant à lui, pas normalisé. Le 45'ISO n'a pas la même largeur que le 45'PW à quelques

centimètres près. Unit45 a standardisé sa production : le *dry* acier fait 2,50 mètres, le *taut* fait 2,55 mètres et les reefer font 2,60 mètres.

Il est temps de faire une norme car les investisseurs veulent savoir comment ils vont s'accommoder aux moyens de transport qu'ils vont utiliser (châssis, barge, châssis ferroviaire, etc.), ensuite, il y a la sécurité au niveau de la solidité de la structure : quelle est la capacité d'empilement ? Les navires shortsea grossissent et les hauteurs d'empilements vont progresser. Unit45 a fait des conteneurs 45'PW non ISO mais normalisés ISO, c'est-à-dire gerbables sur 7 hauteurs pour les *dry* acier. Les *taut* ne le sont que sur 3 hauteurs seulement. Ces équipements vont passer d'un transporteur routier à un transporteur ferroviaire pour finir sur un navire shortsea, bientôt sur des navires océaniques où les hauteurs risquent encore d'évoluer. Tout cela avec des équipements dont les caractéristiques de structure technique ne peuvent être transmises parce qu'elles ne sont pas normalisées et ne sont pas structurées pour l'être.

Normaliser les trois types de conteneurs 45'PW posera un problème sur les barges qui auront été taillées à grand peine pour recevoir des conteneurs de 2,50 mètres. Les *taut* sont faits en 2,55 m pour compenser l'épaisseur des piliers. Ensuite, pour les 2,60 m, les initiateurs se sont calés sur les tolérances routières européennes.

Les palettes rentrent bien. Un *tautliner* de 2,55 mètres offre plus de capacité intérieure, à l'exception des 2 ou 3 piliers intermédiaires, qu'un 45'PW dry de 2,50 m.

Patrick WOLF

Cette question de la normalisation ISO est-elle importante à vos yeux ?

Michel VIARDOT

La normalisation permet un meilleur développement du produit. Le 45'PW a surtout un intérêt au niveau européen. Une normalisation européenne (CEN) serait donc bienvenue.

Henri MAILLARD

C'est une question de sagesse. Nous devons avoir une normalisation pour ce qui est strictement nécessaire en termes d'interopérabilité. Par exemple, le rayon de 2,04 m avait été retenu afin de limiter la surface rectangulaire de la semi-remorque à 13,60 m. Les ingénieurs et les constructeurs ont proposé d'en faire une de 13,71 m, étant donné que la largeur est maintenant de 2,55 m. Il faut donc étudier les limites de la normalisation. Ne remplaçons pas le conteneur ISO s'il est bénéfique pour le marché. En revanche, si nous avons besoin d'une unité européenne, prenons des normes nécessaires suffisantes pour faciliter l'interopérabilité entre les modes terrestres et la courte distance maritime européenne.



Bertrand Geoffray et Michel Viardot

Bertrand GEOFFRAY

En maritime ISO, on a trois dimensions : 20, 40 et 45 pieds, une seule largeur, etc. Concernant

l'intermodal européen, le besoin est sans doute différent d'un chargeur à l'autre mais la capacité de répondre est infiniment plus souple parce qu'on peut faire de la route, on peut faire du rail-route, de la barge. Il faut évidemment que le marché routier et intermodal continue d'offrir des conteneurs aussi différents qu'aujourd'hui pour satisfaire les besoins précis de chaque chargeur. Au moment où l'on veut développer l'interopérabilité, il ne s'agit donc pas d'imposer un contenant au marché, mais plutôt de créer un standard. Actuellement, il n'y a pas de standard auquel on puisse se référer.

Michel VIARDOT

Il ne faut pas imposer une taille et des dimensions d'un conteneur type. Il faut laisser faire le marché et standardiser un conteneur qui ressemble un peu aux dimensions de la semi-remorque aujourd'hui : une taille pour les produits secs et une taille pour la réfrigération puisqu'aujourd'hui, il y a une différence de 5 cm à cause des parois d'isolation. Il faut que cette différence soit maintenue dans la réglementation d'un 45'PW.

Henri MAILLARD

Si on a des unités très différentes en termes de résistance, de points de fixation, le problème se pose à la manutention. Mettons nous à la place des grutiers qui trouvent un conteneur ISO, puis un conteneur non gerbable, puis un 45'PW gerbable mais sur 3 hauteurs, puis l'autre sur 5, etc. Même les chargements de bateaux vont être difficiles, même en pontée. Parce qu'il faudra toujours vérifier qu'on superpose des caisses compatibles entre elles, notamment au niveau du poids.

DISCOURS DE CLOTURE DU COLLOQUE UTILE

DGITM : Laurent TAPADINHAS - Chef du service de l'administration générale et de la stratégie

L'Etat français n'est pas le seul compétent en matière d'euroconteneurs 33 palettes. Le sujet dépasse largement nos frontières. Il est européen et même international. Il est à la croisée de plusieurs politiques publiques et les solutions préconisées peuvent parfois paraître contre-productives ou nuisibles. Il y a donc des arbitrages à prendre. On est au cœur d'un sujet de développement durable avec la recherche de solutions qui soient satisfaisantes au niveau économique, social et environnemental.

Les travaux du jour et tous les débats sur ce sujet qui avaient mis en avant la complexité technique, juridique, réglementaire et politique contribuent à maintenir une pression sur nous. Dominique Bussereau, au nom de la Ministre Nathalie Kosciusko-Morizet, a demandé l'été dernier au Conseil général de l'environnement et du développement durable « *une analyse des solutions visant à préciser les évolutions des UTI et à identifier l'opportunité d'une évolution de la réglementation routière et fluviale* ».



Laurent Tapadinhas

Cette journée aura également inspiré les ingénieurs généraux qui auront la lourde tâche de remettre leur rapport en mars

prochain. On a l'ambition de vous en présenter au moins les grandes lignes lors du prochain SITL (lors d'une conférence ou table ronde). Certains chiffres mettent en évidence le poids du secteur des transports et la nécessité d'intégrer toute la dimension de ce secteur pour bâtir une économie sobre sur le plan énergétique et plus performante sur le plan économique et environnemental.

A commencé la semaine dernière, la 17^e conférence des parties à la Convention 4 des Nations-Unies sur le changement climatique. Dans ce cadre là, la France avec ses partenaires européens agit pour la mise en œuvre des décisions prises à Cancun et pour le renforcement de la réponse internationale au changement climatique. Un certain nombre d'engagements ont été pris par la France, notamment avec l'objectif de limiter la hausse du réchauffement climatique à moins de 2 degrés par rapport à l'ère préindustrielle. Cela se résume à un objectif très ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport au niveau de 1990. Le transport intermodal a largement sa place pour atteindre cet objectif. On tend à aller vers une économie sobre en carbone. Nathalie Kosciusko-Morizet a lancé un comité de réflexion présidé par Christian De Perthuis avec l'appui du Centre d'analyses stratégiques et dont les travaux, dans le contexte de la crise économique et financière, recherchent les voies d'une politique climatique qui fasse rimer ambitions élevées en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et impact positif pour la croissance et l'emploi. Un 1^{er} rapport remis à la Ministre le 2 novembre fait l'objet, par le Parlement, d'analyses de ces propositions.

Est sorti récemment un décret, publié le 25 octobre dernier, relatif à l'information sur les quantités de dioxyde de carbone émises à l'occasion des prestations de transport. Ce décret invite toutes les entreprises de transport, marchandises comme voyageurs, à informer leurs clients sur l'impact CO₂ de leurs prestations. Il prendra effet entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2013, sans doute le 1^{er} octobre. Pour le fret, l'information devrait être communiquée au plus tard 2 mois après la réalisation de la prestation. Tout cela va faire l'objet de méthodes d'estimation que l'on espère simples, fondées, au choix de l'opérateur et selon la taille des entreprises, soit sur des données moyennes qui seront adaptées aux situations et définies par un arrêté qui va sortir bientôt, soit sur des valeurs estimées directement par l'opérateur. L'objectif étant de valoriser le report modal.

L'écotaxe poids lourds, mise en place sur le réseau autoroutier national et sur un certain nombre d'axes routiers départementaux susceptibles de voir se déverser un certain report de trafic, va entrer en vigueur en juillet 2013. Après quelques péripéties, le contrat du PPP nécessaire au déploiement du dispositif a

été signé le 20 octobre dernier. Nous aurons ainsi des ressources supplémentaires pour mettre en œuvre la politique de report modal avec les crédits de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) ainsi que des signaux pour les transporteurs.

La Commission européenne a engagé les travaux préparatoires à l'adoption d'un projet de révision de la Directive 96/53, auxquels nous participons depuis octobre. La Commission préconise des modifications devant rester limitées aux textes en vigueur dans le but de contribuer à une meilleure efficacité environnementale du transport de marchandises et de clarifier le droit existant en matière de circulation transfrontalière de passage aux frontières et d'interopérabilité. La Commission devrait lancer dans les prochains jours une consultation de l'ensemble des parties prenantes afin de recueillir leurs propositions dans la perspective de présenter une proposition de Directive qui serait attendue pour fin 2012. Nous aurons donc sûrement l'occasion, éclairés par les travaux que j'évoquais tout à l'heure, de faire des propositions dans ce cadre là.

Autres documents de référence :

Guide de recommandations UTILE

Guide du conteneur fluvial par VNF

Actes de la conférence « Lumière sur l'euroconteneur 33 palettes » par BP2S

Manifeste pour le 45'PW par Claude-Jacques Bouley