



LES ACTES DE LA CONFERENCE BP2S - GPMR
«LUMIERE SUR L'EUROCONTENEUR 33 PALETTES»
45' Pallet Wide, conteneur shortsea

28 FEVRIER 2011 - ROUEN



© Rémi Hondier GPMR



Programme détaillé de la conférence BP2S - Port de Rouen

« Lumière sur l'euroconteneur 33 palettes, 45' PW, conteneur shortsea »

INTRODUCTION

Mot de bienvenue par Philippe DEHAYS, Président de l'Union Portuaire Rouennaise

Présentation « Shortsea et 45' PW » par Antoine PERSON, Président de BP2S,
et par Martin BUTRUILLE, Directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire du GPMR

PRESENTATION DE L'EUROCONTENEUR 33 PALETTES/45' PW

Origine, développement et expansion du 45' PW par David CHESLIN, Président de Coastlink

Atouts et évolution récente du 45' PW par Maria GENYN, Sales Manager de Unit 45

Le 45'PW : une réalité pour le marché européen, une opportunité pour le marché français ? par Lionel GRENIER,
Catram Consultants

Questions/réponses et débat avec la salle

TABLE RONDE JURIDIQUE, TECHNIQUE ET REGLEMENTAIRE

Le 45'PW, une solution pour l'Europe par Claude BOULEY, Directeur Business & Development Support de Geodis Global Solution

Table ronde, animation par Fabrice LE GALL, Président du Cercle du Conteneur et du Transport Intermodal (CCTI)
Jean-Bernard KOVARIK, chargé de la sous-direction des études et de la prospective, Ministère chargé des transports/
DGITM

Bertrand GEOFFRAY, Secrétaire Général du Bureau International du Conteneur (BIC)

Christian ROSE, Délégué Général Adjoint de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)

Claude BOULEY, Directeur Business & Development Support de Geodis Global Solution

Questions/réponses et débat avec la salle

TABLE RONDE OPERATIONNELLE, CONCRETE ET COMMERCIALE

Le choix du 45' PW à température dirigée par Sjaak MELISSANT, Managing Director de CoolBoxx

Table ronde, animation par Ioannis G. KOLIIOUSIS, Promotional Platform for short sea Shipping and Intermodality
(PROPS)

François POTIER, Responsable du service des Etudes Economiques de Brittany Ferries

François SOULET DE BRUGIERE, Directeur Général de Société de Recherche de Synergies

Sjaak MELISSANT, Managing Director de CoolBoxx

René LERAT, Directeur Général de Roll Manutention Services

Questions/réponses et débat avec la salle

ÉCLAIRAGES CROISES

Le 45' PW sur la liaison Paris – Rouen : retour d'expérience

Arthur FOURNEL, Directeur Régional de Marfret

André POIRET, Directeur Logistique de UPM France

Questions/réponses et débat avec la salle

Projet U.T.I.L.E (Unité de Transport Intermodal pour une Logistique Européenne)

Olivier KLEIN, responsable scientifique du projet, Laboratoire d'Economie Des Transports de Lyon (LET)

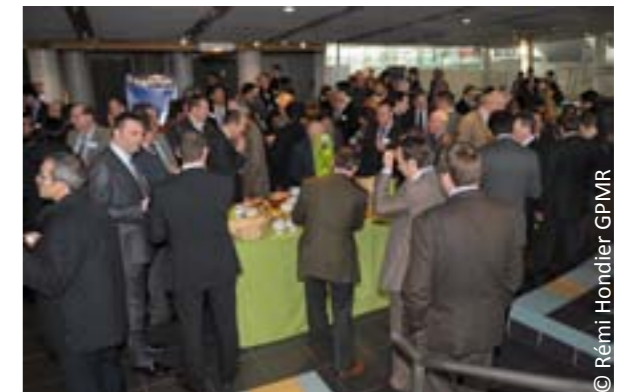
Cécile COHAS, responsable du projet U.T.I.L.E, Chargée des relations extérieures et innovations à Voies Navigables de France (VNF)

Questions/réponses et débat avec la salle

SYNTHESE ET PERSPECTIVES

par Jean-Marie MILLOUR, Délégué Général de BP2S,

et par Martin BUTRUILLE, Directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire du GPMR



BP2S - Bureau de Promotion du Shortsea Shipping
(Transport Maritime de Courte Distance)
et de l'intermodalité

47 rue de Monceau - 75008 PARIS - +33 (0)1 53 89 52 41
info@shortsea.fr - www.shortsea.fr

Philippe DEHAYS, *Président de l'Union Portuaire Rouennaise (UPR)*
**«LE TISSU PORTUAIRE EST PRET A SE DIVERSIFIER DAVANTAGE
DANS LE DOMAINE DU CONTENEUR ET DE LA LOGISTIQUE»**

L'Union Portuaire Rouennaise rassemble 120 entreprises portuaires : des commissionnaires de transports, des agents maritimes, des entreprises de manutention, des industriels portuaires et de toutes les entreprises de services portuaires de Rouen. Nous sommes l'interlocuteur privilégié du Grand Port Maritime de Rouen, au contact des marchandises, c'est-à-dire des chargeurs et des armateurs au quotidien.

Rouen est un port très diversifié et nous avons à cœur de développer des lignes courtes distances comme nous l'avons déjà fait de façon très importante pour les navires de vrac. A l'issue de la réforme, le tissu portuaire rouennais est prêt à relever différents challenges et à se diversifier davantage dans le domaine du conteneur et de la logistique. À cet égard, nous constituons avec Le Havre et Paris, le premier complexe portuaire desservant un bassin de consommation et de production considérable. Les lignes shortsea peuvent accéder sans difficulté, selon leurs spécialités, à l'ensemble des 33 terminaux de notre port.



Philippe Dehays, Antoine Person et Martin Butruille

© Rémi Hondier GPMR

PRESENTATION « SHORTSEA ET 45' PW »
Antoine PERSON *Président de BP2S et Secrétaire Général de Louis Dreyfus Armateurs*
«LE CONTENEUR 45' PW EST DEJA TRES PRESENT EN EUROPE »

BP2S, le Bureau de Promotion du Shortsea Shipping, regroupe une cinquantaine d'adhérents qui représentent aujourd'hui toute la chaîne du transport intermodal, à savoir les transporteurs et organisateurs de transport, les armateurs, les ports, les manutentionnaires, les agents, le chantier naval, les gestionnaires d'infrastructures fluviales et les chargeurs.

La principale mission de BP2S est la promotion de l'intermodalité avec un segment maritime dans le but de désengorger les voies terrestres, en permettant une mobilité durable et une fluidité des trafics porte à porte en France et en Europe. Ensuite, l'objectif est d'apporter une connaissance plus approfondie du secteur du transport maritime intra-européen et de l'intermodalité en général.

L'activité de BP2S est centrée sur la diffusion de l'information. Pour atteindre ces objectifs, nous organisons régulièrement des groupes de travail de multi

compétences permettant de se confronter à des problèmes juridiques, techniques, opérationnels et économiques. Sur les deux dernières années, nous avons notamment travaillé sur la création d'un document unique de transport dont l'objectif est d'uniformiser les règles d'assurance entre le transport maritime et le transport terrestre et de faciliter le passage portuaire. Nous avons également travaillé sur la création d'un Ecomer, basé sur l'Ecobonus italien, qui a été retenu par le Grenelle de la mer. Plus récemment, nous avons travaillé sur le développement de la propulsion au gaz naturel liquéfié pour les navires shortsea.

Le conteneur 45' PW, outil parfaitement adapté à l'intermodalité, est déjà très présent en Europe plus particulièrement dans le nord, mais est malheureusement assez mal connu en France. Le port de Rouen, membre historique de BP2S, réalise 75 % de son trafic en shortsea et la moitié en intra-européen.



Antoine Person et Martin Butruille

© Rémi Hondier GPMR

Martin BUTRUILLE *Directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire du GPMR*

«A ROUEN, LE SHORTSEA REPRESENTE 14,3 MILLIONS DE TONNES»

Parmi les colloques effectués par BP2S, nous avons été présents à Toulon, à Calais, à Nantes et à Marseille sur des ateliers particuliers, ainsi qu'aux trois manifestations à Paris entre 2008 et 2010. BP2S et le Port de Rouen ont convenu d'organiser ce colloque aujourd'hui à Rouen et de mettre l'accent sur l'Euro-conteneur 33 palettes dans l'objectif de donner des idées très précises de la pertinence de cet équipement intermodal.

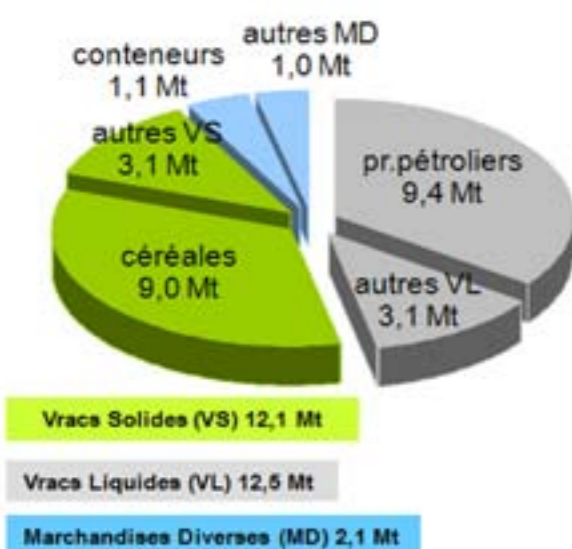
Le port de Rouen gère 33 terminaux entre Honfleur et la ville de Rouen, nous avons de fait la gestion du chenal de la Seine, et nous sommes en quelque sorte spécialisés dans les lignes courtes. Notre bassin de consommation, l'hinterland rouennais, est très riche en population, en entreprises, en importateurs et en exportateurs. La région est souvent appelée « le grenier de la France » puisque nous sommes le premier exportateur européen de céréales. Le Port de Rouen a une activité « céréales » de 9 millions de tonnes et les produits pétroliers représentent 9,4 millions de tonnes. Cela constitue la base de nos tonnages, c'est-à-dire que la part du shortsea représente 14,3 millions de tonnes. Nous avons également d'autres activités comme le vrac solide et le vrac liquide (engrais, huile de palme, mélasse, etc.) qui représentent chacun 3,1 millions de tonnes. Enfin, nous avons les

activités diverses qui comprennent le secteur produits papetiers non négligeable, le secteur du bois et le secteur produits métallurgiques.

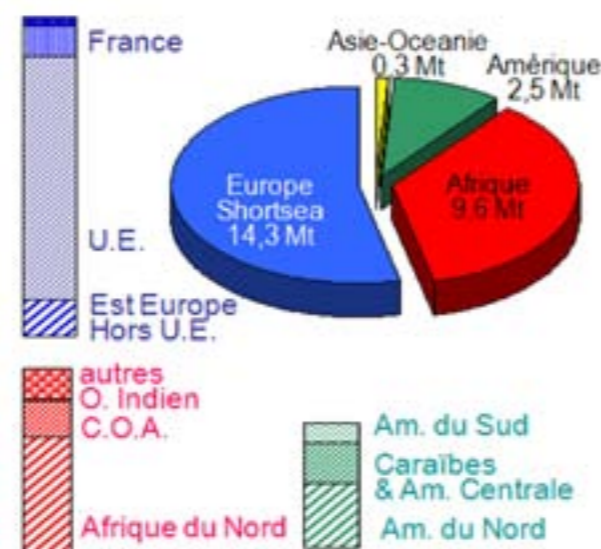
À Rouen, l'utilisation du conteneur 45' PW est moins importante qu'à Zeebrugge ou Rotterdam. Nous avions, en 2007 sur l'Irlande, 40 000 mouvements de 45' PW sur les lignes Eucon et C2C. Mais suite à la crise de 2007, ces mouvements ont diminués de moitié. En 2010, il y a eu seulement 20 000 mouvements sur l'Irlande. Cependant, la ligne shortsea sur l'Irlande est au départ de Radicatel. La seconde ligne concerne le trafic fluvial UPM opéré par Marfret depuis trois ans avec 2300 mouvements en 2010.

Pourquoi et comment le 45' PW s'est-il aussi développé dans le nord continent comme Zeebrugge, Rotterdam avec des liaisons sur la Scandinavie, sur l'Angleterre, sur l'Irlande ? Ces deux ports font beaucoup de 45' PW avec une dizaine d'armateurs et des loueurs de 45'PW. Pourquoi le nord continent est-il aussi développé alors que la France l'est si peu ? Le concept d'autoroute de la mer, que nous connaissons bien depuis 10 ans, a-t-il occulté le développement du 45' PW Lo/Lo au profit du Ro-Ro ? Enfin, quels sont les développements possibles de façon concrète, économiquement viables en conteneur 45' PW sur l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre et le sud de l'Italie ?

Trafic maritime : 26,7 Mt



Part du shortsea : 14,3 Mt



Le Port de Rouen et l'activité shortsea

PRESENTATION DE L'EUROCONTENEUR 33 PALETTES/45' PW

David CHESLIN *Président de Coastlink*

ORIGINE, DEVELOPPEMENT ET EXPANSION DU 45' PW

Coastlink est une organisation visant à promouvoir le transport maritime shortsea fondée en 2004 par mon vice-président, Gavin Roser, et moi-même. Nous l'avons fondée de façon typiquement britannique par l'organisation d'une réunion informelle dans un pub où nous sommes tombés d'accord. Au départ, cela devait être une organisation purement britannique mais maintenant, nous sommes totalement Européens et avons même des membres français.

Le but de Coastlink est d'informer, de susciter le débat et de donner l'opportunité de créer et d'entretenir un réseau relationnel. Grâce à cela, nous espérons générer de nouveaux business et de nouveaux services. Nous faisons la promotion du transport maritime shortsea et, par conséquent, du transport multimodal. Nous sommes pour les entreprises de transport routier mais nous aimerions simplement voir plus de cargaisons sur des porte-conteneurs.

C'est au cours de mon activité de chargé de relations publiques que j'ai commencé à m'impliquer dans les 45' PW. Geest North Sea Line, l'un de mes premiers clients, est une compagnie néerlandaise pionnière dans le domaine du transport de conteneurs shortsea. Geest exploitait une flotte de conteneurs 20 pieds et 40 pieds, exactement similaires aux conteneurs intercontinentaux.

Les 40' PW ont vu le jour dans les années 80. Ils devaient permettre aux clients d'embarquer un plus grand nombre de palettes dans un conteneur. Nous pouvons généralement charger 30 euro palettes dans un 40' PW mais seulement 25 dans un conteneur intercontinental 40 pieds. A cette époque, la longueur maximale autorisée pour une semi-remorque posait problème aux compagnies shortsea car elles pensaient être en concurrence avec les transporteurs routiers uniquement et non les unes avec les autres. Il fallait absolument qu'elles transportent autant de palettes que les routiers. C'est pourquoi le 45' PW était si important à l'époque.



David Cheslin

© Rémi Hondier GPMR

Le 45' PW représentait le volume unitaire optimal pour un conteneur en Europe et correspondait aux dimensions maximales admises pour le transport routier.

Un conteneur 40 pieds transporte 8 palettes de moins qu'un 45' PW mais le coût du transport routier reste le même : dans les deux cas, il faut un chauffeur, un véhicule tracteur et de l'essence. Les millions de conteneurs 40 pieds qui sillonnent le monde ne sont donc pas aussi efficaces et rentables que les compagnies intercontinentales le disent.

Aux Etats-Unis, la situation est devenue si préoccupante que bon nombre d'importateurs déchargent les conteneurs dans les ports de la Côte Ouest et transfèrent les marchandises sur des semi-remorques 53 pieds ou des conteneurs domestiques. Les économies réalisées sur le transport compensent largement les coûts de main d'œuvre supplémentaires engagés dans les zones portuaires. Cela a commencé en Europe. Il semble que Maersk dépose les marchandises sur des Samskip 45' PW pour fluidifier le transport.

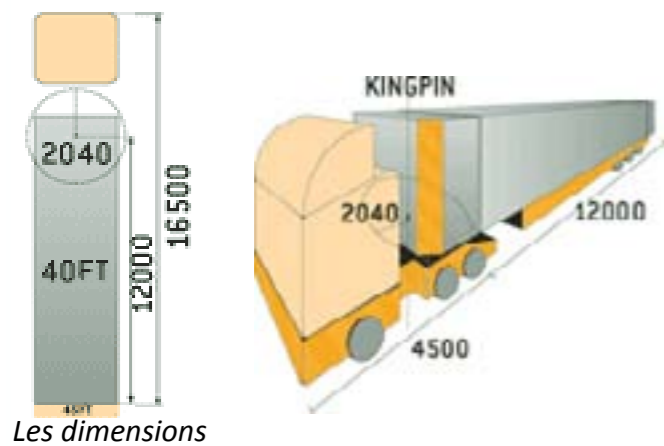
Les effets de la conteneurisation devraient porter sur le transport « porte à porte ». Pour remédier à cette situation, APL propose désormais des conteneurs 53 pieds en chargement, en Chine, vers les destinations intérieures américaines. Il n'existe pas encore de 53

pieds en Europe et Bruxelles ne semble pas vouloir se pencher sur la question.

En 1995, l'Union Européenne a dévoilé ses plans d'harmonisation des poids et dimensions des véhicules routiers au sein des pays membres. C'était une bonne idée en soi mais une des propositions relatives aux dimensions des semi-remorques a tout particulièrement alerté la communauté du transport maritime. Si les nouvelles réglementations étaient adoptées telles quelles, il deviendrait impossible de transporter les 45' PW par la route dans l'espace européen sans enfreindre la loi.

A cette époque, les deux plus grandes compagnies shortsea étaient Bell Lines et Geest North Sea Line. Nous avons mené avec elles une campagne visant à obtenir une modification de la réglementation proposée afin de permettre aux conteneurs 45 pieds (13,7m) de continuer à emprunter le réseau routier européen. Après tout, il n'était question que de quelques centimètres !

Malheureusement, à l'exception de Maersk, aucune compagnie intercontinentale n'a semblé intéressée et aucune n'a soutenu notre lobby. La réglementation impose un rayon de giration entre l'attelage et la cabine de 2,04 m. Cela convient pour les 40 pieds mais pas les 45 pieds affichent 8 cm de trop.

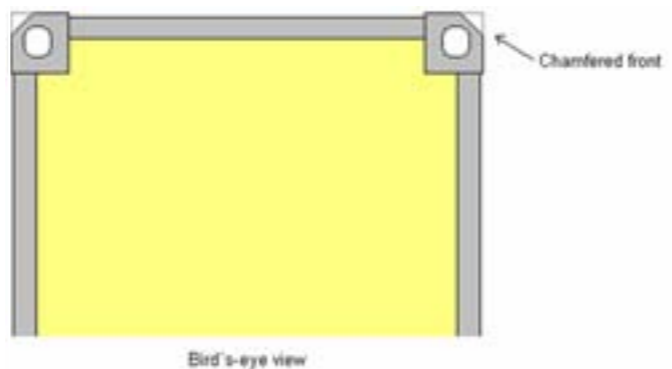


Les dimensions

Vous ne pouvez pas avancer les conteneurs car vous réduisez alors le rayon de giration imposé par la réglementation. Voilà donc le problème auquel ils étaient confrontés. Heureusement pour les opérateurs shortsea, une solution a été trouvée. L'histoire ne retiendra pas que c'est le directeur général de Geest North Sea qui en a eu l'idée.

Les ingénieurs affirmaient que cela n'était pas réalisable. Pourtant, en chanfreinant les pièces de coin avant et arrière, respecter les nouvelles réglementations sans perdre de capacité de cargaison devenait possible. Le modèle a ensuite été breveté, les droits sont détenus par Geest Patents BV, une compagnie dirigée par Jacob Van Geest, propriétaire de Geest North Sea Line jusqu'à sa cession à Samskip en 2005.

Beaucoup de malentendus sur la légalité des conteneurs 45 pieds subsistent. Voici un rappel des normes justifiant l'utilisation des coins chanfreinés : la longueur totale du véhicule ne doit pas excéder 16,5 m, il doit y avoir 12 m entre le pivot et l'extrémité arrière de la remorque et un rayon de giration de 2,04 m au pivot. En chanfreinant les coins, le problème est résolu.



La solution : les coins chanfreinés

Les compagnies shortsea se sont donc lancées dans l'acquisition de conteneurs 45 pieds équipés de coins chanfreinés brevetés Geest. En revanche, la quasi-totalité des compagnies intercontinentales n'avaient pas connaissance de la situation. Elles continuaient à construire des conteneurs 45 pieds standards, principalement pour le marché américain.

Les compagnies intercontinentales ont toutefois réussi à obtenir une petite dérogation. L'Union européenne semble désormais permettre à chaque pays membre d'accorder ou de refuser les autorisations de circulation des conteneurs 45 pieds sur son propre territoire. Mais dans ce cas, les conteneurs ne peuvent pas franchir la frontière des autres pays européens. En pratique, cela signifie qu'un conteneur 45 pieds peut être déchargé à Rotterdam et convoyé par route n'importe où aux Pays-Bas mais qu'il ne peut pas passer la frontière néerlandaise pour se rendre en Belgique ou en Allemagne ni dans aucun autre

pays européen. Toutefois, la question de la capacité de la police à gérer cette légalité se pose toujours.

Nombreux sont ceux qui pensent que l'intermodalité en Europe doit beaucoup au conteneur 45' PW avec ses pièces de coins chanfreinés. En 1996, tous les acteurs de l'intermodalité construisaient toutes sortes d'équipements différents et la standardisation disparaissait rapidement. Les caisses mobiles 13,6 m ne pouvant être ni empilées ni soulevées posaient de sérieux problèmes aux opérateurs ferroviaires, dans les terminaux et sur les barges.

Une caisse mobile ne pouvant être ni soulevée ni gerbée, le manutentionnaire a besoin d'espace entre les conteneurs pour pouvoir la manipuler. Un espace considérable de chaque côté du véhicule pour pouvoir soulever les caisses mobiles est nécessaire. Nous avons maintenant des équipements qui peuvent prendre en charge les caisses mobiles intermodales.

Pour avoir 33 palettes dans un conteneur, l'utilisation du 45' PW est indispensable car il est légèrement plus large qu'un conteneur normal. Il permet de charger des cargaisons plus importantes en respectant les normes métriques grâce à ses coins chanfreinés et son rayon de giration de 2,04 m.

Mac Andrews a commandé des conteneurs réfrigérés 32 palettes qu'il mettra sur le pont. Une des difficultés est d'avoir l'espace nécessaire pour soulever un conteneur qui mesure 45 pieds et pour le manipuler à l'intérieur des navires.

En Grande Bretagne, les conteneurs rideau 45 pieds vont certainement connaître un grand succès. Ils sont déjà utilisés par TESCO, le géant des hypermarchés, qui s'est lancé dans l'intermodalité, préférant toujours le rail à la route. Ils peuvent être utilisés de façon très efficace sur les navires Ro/Ro où être empilés en double-stacks.

Certaines compagnies intercontinentales peuvent transporter des euroconteneurs 45' PW sur leurs anciens navires mais en nombre limité. L'impossibilité de les disposer les uns contre les autres à cause de leur largeur supplémentaire (8,5 ft contre 8 ft) pose des problèmes d'agencement non négligeables sur le pont. De plus, il faut impérativement laisser de l'espace entre les conteneurs pour pouvoir les manipuler. En cale, le problème est encore plus délicat. Très peu de navires intercontinentaux possèdent des cales

45 pieds, ils ont surtout des 20 pieds et 40 pieds. La plupart des 45' PW sont fabriqués en Chine car ils sont plus compétitifs.

Les navires sont en train d'être redessinés au nom de la sauvegarde de l'environnement et de la quête d'efficacité. Très peu de porte-conteneurs, même les derniers géants post Panamax, sont en mesure de transporter un nombre important de 45' PW. Ils doivent être mis sur le pont. Aux Etats-Unis, il existe des conteneurs 53 pieds, mesurant 8,6 pieds de large au lieu de 8, qui opèrent sur le réseau domestique. APL est le seul constructeur de conteneurs 53 pieds capables de traverser le Pacifique.

Les compagnies intercontinentales devraient se pencher sur leurs systèmes de bord généralement obsolètes qui les obligent à utiliser des conteneurs 20 et 40 pieds de 8 pieds de large. Offrant des capacités moindres que les conteneurs domestiques de plus grande capacité désormais utilisés en Europe et Amérique, ils requièrent davantage de camions pour les opérations à terre que des conteneurs de plus grande capacité. Le problème est en partie dû à une inertie et à une résistance face au changement mais également au design du navire. Ces problèmes ne sont pas insurmontables. Les opérateurs shortsea en Europe se sont attaqués au problème avec succès, à l'exemple du constructeur allemand Sietas qui a réalisé probablement l'un des meilleurs designs de navires shortsea existant. Son navire peut transporter des conteneurs 30, 40 et 45 pieds.

DAMEN construit également des navires pour Geest Samskip pouvant transporter une cargaison entière de conteneurs 45 pieds. Ces sont des bateaux rapides (19 nœuds) étant donné que la rapidité est l'une des premières exigences de Geest. Ils peuvent ainsi faire l'aller et retour tous les jours entre la Grande Bretagne et Rotterdam. Le bateau charge la nuit et est de retour vers 18h.

Maria GENYN *Sales Manager, Unit 45*
ATOUS ET EVOLUTION RECENTE DU 45' PW

UNIT 45 est spécialisée dans le développement, la construction et le financement de conteneurs 45' PW. Les avantages de ce conteneur résident dans le fait que tous ses éléments sont des unités intermodales facilement transférables du navire shortsea à la route ou au rail, et inversement. Leur capacité est identique aux semi-remorques, soit 33 palettes, ce qui réduit ainsi les distances parcourues à vide.

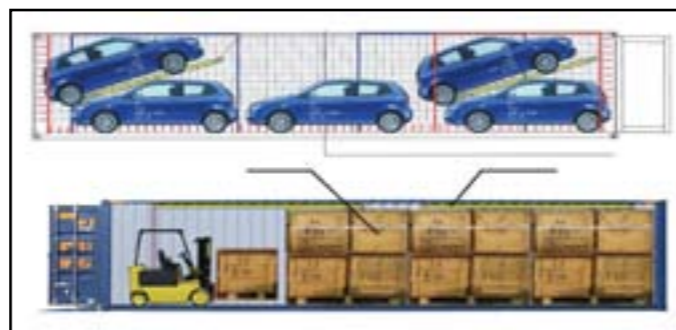


Les conteneurs sont flexibles et peuvent recevoir différents types de cargaisons. Ils permettent de réduire les contraintes des directives sur le temps de travail des chauffeurs et de réaliser des économies sur les coûts de transport.

Nous avons mis en place des solutions pour respecter les directives européennes. Tous nos conteneurs possèdent des coins chanfreinés, des tunnels en col de cygne permettant de rester sous les 4 m de hauteur maximale imposée sur les routes européennes et nous respectons les 2,04 m d'angle giratoire.

Tout d'abord, le conteneur DRY est un conteneur pour charges palettisées grand volume de 33 euro palettes, à faible tare. Il est composé d'aciers spéciaux « haute résistance » et de matériaux de sol légers. Les manipulations se font à une position de 40 pieds, ce qui permet à tous les terminaux en Europe de pouvoir manutentionner ces conteneurs.

Notre flotte comporte également dans des conteneurs de 10'6 pieds de hauteur et des conteneurs double-portes.



L'unité «voiture»

En outre, nous offrons une unité « voitures », un conteneur pouvant charger jusqu'à 5 voitures. Il est équipé du système Trans-Rak, facile à manier, mais peut également être utilisé sans le Trans-Rak qui se soulève alors pour se positionner dans la partie supérieure du conteneur et permet de charger une cargaison normale, sachant que sa taille est identique au conteneur DRY classique.



Lionel Grenier, David Cheslin et Maria Genyn

© Rémi Hondier GPMR

Nous avons ensuite un conteneur « vrac » équipé de 7 trappes de chargement. Il accepte une charge allant jusqu'à 40 tonnes et est agréé pour le transport des denrées alimentaires. Il peut être utilisé comme conteneur standard pour les charges palettisées de 33 palettes avec une ouverture par les portes à l'arrière. Il mesure 9'6 pieds de hauteur.

Nous proposons des conteneurs « rideau » avec chargement latéral ou à l'arrière. Ils sont palettisés grand volume, avec une charge de 33 euro palettes et sont disponibles avec un ou deux rideaux. Nous avons récemment développé un nouveau conteneur à chargement latéral. Il se présente de manière similaire au conteneur rideau, avec cependant une paroi rigide offrant davantage de sécurité pour les cargaisons et réduisant ainsi les éventuels dommages.

Tous nos conteneurs électriquement réfrigérés peuvent charger 33 palettes. Depuis peu, nous avons des conteneurs réfrigérés diesel électriques. Ils ont été développés pour le rail et représentent une unité totalement indépendante. En l'absence d'électricité, vous pouvez passer au diesel. Ces conteneurs possèdent un réservoir de 250 litres de diesel, un système Track and Trace permettant de vérifier la température du conteneur et éventuellement de la modifier depuis votre bureau. Vous pouvez recevoir les alarmes par SMS ou Email si un problème survient avec le système de refroidissement ou si la température à l'intérieur du conteneur n'est pas optimale. L'option double stack est disponible sur ce modèle, ce qui permet de charger 66 palettes. Ce système est particulièrement utile si vous n'êtes pas autorisé à poser les palettes l'une sur l'autre, par exemple.

Nous avons ce même modèle avec 2 ou 3 compartiments réfrigérés séparés, ce qui permet d'avoir deux, voire trois, températures différentes au sein d'un seul conteneur. Les compartiments sont séparés par des cloisons mobiles. Vous pouvez ainsi charger des surgelés dans un compartiment, du frais dans un autre et des matières sèches dans le dernier. Nous avons développé un élévateur de chargement pour certains clients souhaitant livrer directement leurs marchandises aux détaillants sans passer par les centres de distribution. C'est un conteneur très flexible.



Conteneur « vrac »



Conteneur à ouverture latérale - paroi rigide



Conteneur réfrigéré

Je vous ai présenté les conteneurs les plus récents de notre flotte. Nous avons l'expérience nécessaire pour offrir à nos clients les dernières technologies pour les différents modèles de conteneurs 45 pieds. Nous avons notre propre département technique. Nous développons continuellement nos produits et réalisons sur demande des conteneurs sur mesure pour nos clients. Nous réalisons nos propres contrôles sur l'origine, la production, la qualité et l'expédition en Europe et offrons une grande variété d'option d'achat, de location ou de leasing.

Martin BUTRUILLE

En tant qu'innovateur, vous avez une licence internationale ? L'armateur doit-il payer des royalties à votre compagnie ?

Maria GENYN

Oui

Michel NEUMEISTER

Vous avez dit que votre conteneur avait une faible tare. Quel est le poids du conteneur 45 pieds ?

Maria GENYN

Le conteneur a une tare de 4 260 kg. C'est pratiquement le même poids qu'un 40 pieds.

Diffusion d'un film

Un projet a récemment été lancé par Floral Holland et VGB, une association de grossistes en fleurs et plantes, la Hollande étant un grand exportateur de fleurs et de plantes. Unit 45 est partenaire de ce projet avec le conteneur électrique réfrigéré diesel. Dans le film, vous pouvez voir les avantages du combiné route et rail. Le choix n'est pas à faire entre les deux modes, au contraire, ils se complètent. Choisir le bon mode de transport permet de faire des économies de transport et d'avoir un approvisionnement fiable.



La salle pendant le visionnage du film

Rémi Hondier GPMR

Lionel GRENIER, CATRAM Consultants LE 45' PW : UNE REALITE POUR LE MARCHÉ EUROPEEN, UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHÉ FRANÇAIS ?



Maria Genyn, David Cheslin et Lionel Grenier

© Rémi Hondier GPMR

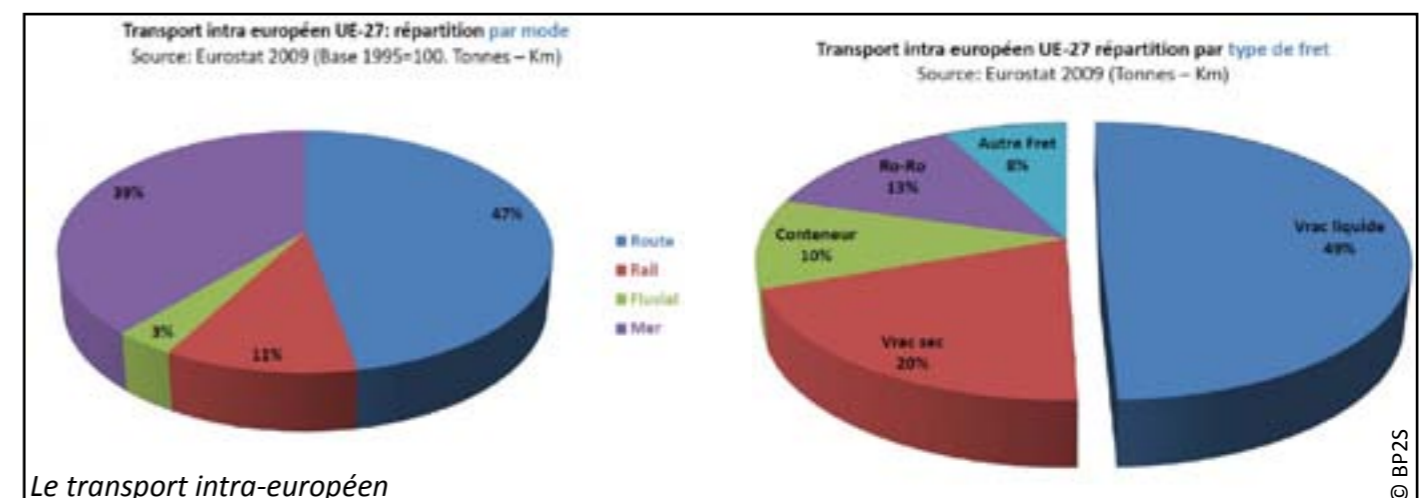
Le multimodal est important et le 45' PW, une réalité en Europe. Il semble être aussi une opportunité pour le marché français, malgré quelques conditions à remplir.

En Europe, il y a une prédominance de la route, de l'ordre de 47 %, face à une part maritime de 39 %. La partie conteneurs ne représente que 10 %, vrac solide et vrac liquide inclus. Cela dit, face à la masse importante transportée en vrac, la part de shortsea en conteneurs en Europe est tout à fait honorable. La filière route est en très nette progression depuis de nombreuses années. La progression du fluvial s'est confirmé ces dernières années, notamment en France, et le rail stagne.

L'objectif du 45' PW, qui se situe entre ces deux courbes, consiste à réduire et à absorber une partie de la croissance routière. Le 45' PW n'a sûrement pas pour objectif de remplacer la route mais simplement

d'en absorber une partie. Pour cela, le 45' PW a tous les atouts puisqu'il est l'équivalent d'une semi-remorque, c'est-à-dire 33 europalettes, ou 89m³, une charge utile qui peut aller jusqu'à 30 tonnes (ce qui est supérieur à la route à condition d'avoir des pré et post-acheminements de type ferroviaire ou fluvial).

Un autre avantage du 45' PW est de pouvoir charger latéralement, grâce aux conteneurs de type rideau (soit d'un côté, soit de deux, en fonction de la demande du client). Cette offre 45'PW Lo-Lo s'adresse directement au chargeur ou à son représentant organisateur de transport contrairement au concept Ro/Ro où le client n'est plus le chargeur mais devient le transporteur routier qui passe contrat avec un industriel pour acheminer des marchandises à point donné et dans des délais fixés. De fait, le décideur n'est plus le chargeur, d'où les difficultés auxquelles se heurte le mode Ro/Ro assez fréquemment. Pour le chargeur, un autre atout du 45' PW est qu'il ne modifie en rien les modes de chargement en usine qui peuvent s'effectuer de façon traditionnelle (porte arrière avec un quai de chargement) ou avec un élévateur en chargeant sur les côtés (pour la chimie, la pétrochimie). De plus, une seule commande est nécessaire : l'opérateur maritime qui organise l'ensemble de la chaîne du transport, soit avec des contrats de sous-traitance d'un côté comme de l'autre, soit avec les transporteurs routiers, ferroviaires ou fluviaux, mais c'est l'armateur maritime shortsea qui organise l'ensemble de cette chaîne. Au passage, nous avons pu identi-



Le transport intra-européen

© BP2S

fier, grâce à un recoupement d'informations avec Maria GENYN, la flotte de 45' PW qui se situe autour de 150 000 unités en Europe, ce qui est loin d'être négligeable puisque cela correspond à 150 000 semi-remorques.

Le chargement peut être effectué par le côté, de type Curtainside ou par l'arrière, comme un conteneur deepsea. De plus, les coins ISO des conteneurs sont aux normes 40'. Cela signifie que le 45' PW ne nécessite aucun équipement particulier et s'accommode de moyens de manutention tout à fait classiques de type 40'.

Le 45' PW est une réalité en Europe, notamment dans les pays du Nord de façon tout à fait historique. Son succès dépend d'un certain nombre de critères. Tout d'abord, la distance à parcourir est un facteur très important. D'autre part, les hinterlands et leur potentiel de massification ainsi que le type de marchandises seront également cruciaux, de même que le choix des ports qui est primordial. En effet, la route porte à porte pour le shortsea, la distance porte-à-porte d'usine à usine doit être la plus longue possible de manière à ce que les surcoûts entraînés par le système (pré et post acheminement) et les ruptures de charge, c'est-à-dire les manutentions portuaires aux deux bouts, puissent être modérées. Plus la distance maritime est longue, plus l'effet de massification est important, et de fait, l'impact des coûts intermédiaires relatif. La route maritime doit être la plus directe possible car le shortsea est toujours menacé à partir du moment où il a un éventuel équivalent terrestre [C'est le cas du Portugal - Benelux où le camion peut tout faire seul. C'est différent lorsque la traversée maritime est

nécessaire comme pour le trajet Espagne - Irlande, moins menacé que le trajet Espagne - Benelux]. Il faut donc toujours chercher la distance usine — usine la plus longue possible.

Le shortsea a des inconvénients compensés par ses avantages. La lenteur relative du système est compensée par le fait qu'un navire fonctionne 24 heures sur 24. Ce n'est pas le cas d'un camion qui doit s'arrêter au bout de neuf heures, soit tous les 600 km environ, avec l'ensemble des frais afférents. En outre, le départ en fin de semaine d'un navire shortsea, lorsqu'il s'agit d'une distance longue, est un atout majeur puisqu'il peut naviguer pendant que les camions sont bloqués. Pour réussir en Shortsea, il faut bien sûr sélectionner les ports qui possèdent un hinterland industriel riche et utiliser des potentiels de massification ferroviaires et fluviaux tout à fait primordiaux, ce qui permet d'étendre la zone de pertinence. Certains exemples illustrent l'intérêt de la massification d'opérateurs Shortsea. L'allemand OPDR massifie depuis le port de Séville à l'aide de quatre trains par semaine en provenance de Madrid. Les routes utilisées sont longues. Au départ de Bilbao, Mac Andrews massifie avec cinq trains de différentes provenances. L'autre manière de réussir en shortsea consiste à relier l'Europe du Sud à l'Europe du Nord comme le fait le Finlandais Containerships. Ainsi, vous avez un équilibre de flux, de l'équipement et très peu de retour à vide.

Pour réussir une ligne shortsea, il faut s'assurer des marchandises à volume massifié, continu et régulier. Les cibles prioritaires sont les papiers, la chimie, la pétrochimie, l'agroalimentaire, pour sécuriser le fond de cale qui est tout à fait indispensable. Il est hors de question de lancer une ligne shortsea sans un minimum d'engagements de grands chargeurs. Ensuite, si le service fonctionne, les plus petits chargeurs viendront d'eux-mêmes. L'exemple récent en France de BG Freight au départ de Montoir et de Brest vers Rotterdam nous a prouvé que le fond de cale peut être également constitué de feeder. Cependant, s'appuyer sur un contrat de feeder pour faire du shortsea plutôt que sur des engagements de chargeurs peut être risqué car le feeder peut changer de main.



Le choix des ports est un élément tout à fait essentiel. Le shortsea n'est pas du tout exigeant en matière de port, d'équipement et d'investissement. Il se contente des infrastructures existantes. Les ports de taille modeste ou secondaire sont donc mieux adaptés, moins coûteux et ont une plus grande souplesse de travail que les grands ports maritimes français. En effet, dans les petits ports comme Gijón, le shortsea n'est pas en concurrence avec le deepsea alors que dans les grands ports, la cohabitation des géants maritimes avec des petits navires shortsea est délicate. Quelques grands ports font exception. Rotterdam, port de dimension mondiale par excellence, est capable de traiter de manière très satisfaisante les services shortsea grâce à son terminal RST, dédié au shortsea. Le port de Zeebrugge est également tout à fait adapté au traitement du shortsea dans des conditions extrêmement compétitives.

Le 45' PW est une opportunité pour le marché français malgré les conditions préalables à remplir. Il faut tout d'abord faire un état des lieux du shortsea en France, comprendre pourquoi nous sommes très en retard, connaître l'avenir du shortsea (avec quelle cible et quels marchés), dans quelles conditions et à quel prix. Il faut également tenir compte de la massification qui jouera un rôle tout à fait primordial. Vient ensuite le choix entre le mode Lo/Lo et Ro/Ro.

Commençons par l'état des lieux. En Europe, les opérateurs shortsea conteneurs sont nombreux mais peu nombreux en France : Bayant Line, Delta Shipping au départ de Dunkerque, ECS et Eucon à Radcatel ainsi que BG Freight à Montoir et Brest.

L'état des lieux du shortsea en France est donc facile et rapide à dresser pour de multiples raisons. En France, pratiquement aucuns ports français n'offrent de terminaux et d'équipements dédiés au shortsea. Dans la plupart des ports majeurs, il faut mélanger les modes et se mettre en compétition avec le deepsea.

De plus, les prix dans les grands ports sont bien trop élevés pour le shortsea, et c'est un problème majeur. Lorsqu'un conteneur quitte la France pour la Chine, la marchandise peut s'offrir le luxe de payer 150 € de manutention (mer-Terre et Terre-mer). Lorsqu'il s'agit de faire une liaison que le camion fait en 24 ou 48 heures, il n'est pas question de payer 150 € deux fois, soit 300 €, alors que le conteneur n'a pas encore bougé. De ce fait, tant que nous n'aurons pas réglé ce

problème tarifaire dans les grands ports, nous ne ferons pas de shortsea, et les chargeurs le confirmeront. À cela, il faut ajouter les coûts de pré et post transports.

De plus, la géographie de la France est assez peu favorable au shortsea. La France, au centre d'un très gros bloc, est avant tout une terre de transit. Elle a également à côté d'elle le Benelux, un très gros marché. Nous avons besoin d'une distance maritime longue pour faire face à la route. Cependant, la France a des possibilités en shortsea, la preuve en est que le commerce extérieur français est tourné à 70 % vers l'Europe, ce qui est plutôt encourageant.



Quelles sont les opportunités pour le marché français ? Que ce soit à Rouen, ou à Bayonne qui a visé le port d'Anvers, la règle s'applique dans tous les ports, nous sommes dans une distance minimum en ce qui concerne les cibles. Plus on remonte le long de la côte (vers Bordeaux, Montoir), plus la cible commerciale va se déplacer vers le Nord, ou à l'inverse, vers le Sud (Containerships).

D'autre part, le Sud-est de la France est confronté à des problèmes beaucoup plus délicats en matière de shortsea. Le projet, pourtant bien avancé, entre Fos et Savone n'a pas démarré. Le projet de Toulon - Civitavecchia, lancé par Grimaldi et LDA, avec un fond de cale important de voitures neuves (Fiat), n'a pas fonctionné malgré le coût et le temps inférieur. Par contre, les autres services de Grimaldi, entre Barcelone — Gênes ou Barcelone — Civitavecchia, fonctionnent très bien parce que la voie maritime est directe et beaucoup plus rapide que la route. En revanche, si nous faisons passer cette ligne par Marseille, il n'y a plus d'intérêt et cela ne fonctionnera plus.

Quels sont les marchés ? Les règles s'appliquent également à tous les ports. Le marché Nord-Ouest pour Bordeaux ou Montoir peut descendre pour remonter loin au Nord ou loin au Sud. En ce qui concerne la grande région havraise et rouennaise, si la cible est lointaine (Scandinavie, Baltique, Russie et Méditerranée), l'hinterland s'élargit énormément, à tel point que les marchandises venant de Rhône-Alpes et de Bourgogne peuvent remonter vers la région havraise et rouennaise de même que l'Aquitaine (Bordeaux, Charente). En conclusion, la zone de chalandise d'une ligne s'agrandit au fur et à mesure que la cible s'éloigne, car le shortsea devient plus pertinent.

Dans quelles conditions le shortsea 45' PW peut-il réussir en France ? Pour cela, il faut un climat social apaisé. Nous verrons à l'avenir si les récentes décisions et accords y contribuent. Il faut impérativement des terminaux dédiés et à l'heure actuelle, la configuration des grands ports français ne permet pas d'offrir ce service. Il faut des tarifs non pénalisants, avec des efforts particuliers sur la manutention. Il faut impérativement dissocier le shortsea du deepsea. Il faut un guichet « modal » unique pour organiser l'intégralité de la chaîne du transport (le pré, le post et le maillon maritime), et pour fournir à leurs clients un seul contact. Ceci est déjà le cas aujourd'hui avec plusieurs opérateurs shortsea (DFDS, Mac Andrews, etc.). Il faut également se garantir un minimum d'engagements durables des chargeurs, pour avoir un fond de cale de préférence industriel. Il est également nécessaire d'avoir une approche différente de la logistique de la part des chargeurs eux-mêmes afin de ne plus entendre un chargeur de région parisienne demander à un transporteur un camion pour Madrid deux jours plus tard. Il faut réorganiser les chaînes logistiques, les repenser avec une meilleure anticipation des commandes. L'intérêt du Shortsea, c'est aussi le stock flottant et le stock de proximité. Une fois que le système fonctionne de façon souvent hebdomadaire, le chargeur peut alors approcher sa marchandise en la stockant au port de proximité de manière à être capable de livrer rapidement dans le cas de commandes urgentes.

Doit-on choisir entre le Lo/Lo et le Ro/Ro ? Il n'est pas certain que le concept Ro/Ro soit plus « performant » que le concept Lo/Lo, mais au regard des déclarations politiques, nous avons l'impression que le Ro/Ro est le seul mode capable de répondre à la demande de transport intermodal en Europe. C'est bien sûr plus spectaculaire et plus médiatique de montrer des camions qui quittent la route pour monter sur des bateaux. Le Ro/Ro a en effet toute sa raison d'être dans le cadre de demandes spécifiques du marché (comme l'automobile). Cependant, nous parlons très peu du 45' PW en France alors qu'il est au moins aussi efficace. Prenons deux navires de capacité comparable. Un navire porte-conteneurs classique de 1000 TEU et de 140 mètres capable d'embarquer 300 conteneurs 45' PW, soit l'équivalent de 300 semi-remorques. Il est certes moins rapide que le Ro/Ro mais il consomme 18 t de fioul et coûte deux fois moins cher à l'affrètement. Un navire Ro/Ro capable d'embarquer 180 semi-remorques, c'est-à-dire presque deux fois moins, est un peu plus rapide mais coûte très cher. Il consomme 40 t et le prix d'affrètement est doublé. Le Ro/Ro est nécessaire pour répondre à des demandes spécifiques, notamment dans le Nord et pour tous les passages maritimes obligés, mais lorsque le Ro/Ro n'est pas nécessaire, le 45' PW est largement approprié.

Pour terminer, le port de Rouen Radicatel présente de nombreux avantages en matière de shortsea. Ce terminal est au cœur de la vallée de la Seine, région industrielle très riche, avec une position géographique idéale, à proximité du Havre, et un accès facile et rapide, un terminal dédié, des tarifs attractifs et une souplesse de travail.

QUESTIONS/REPONSES ET DEBAT AVEC LA SALLE



Michel NEUMEISTER, Journal de la Marine Marchande

Selon vous, un chargeur français n'a aucune raison de perdre du temps à réorganiser sa logistique. Pourquoi donc, à part pour le côté médiatique et environnemental, devrait-il se casser la tête à réfléchir et étudier une solution qui ne fonctionnera certainement pas ?

Lionel GRENIER

Dans les conditions requises et dans des distances précises, le transport en shortsea de 45' PW a certainement de quoi intéresser les chargeurs. La preuve en est qu'il y a un nombre non négligeable de grands chargeurs qui l'utilisent d'ores-et-déjà, mais pas dans n'importe quelles conditions. Sur des distances assez longues pour atteindre la Baltique, la Scandinavie ou la Méditerranée, le 45' PW est pertinent. Zeebrugge sait très bien le faire. En revanche, sur des distances courtes telles que Espagne-Portugal, les chargeurs l'utilisent peu. L'Angleterre peut être concernée sous certaines conditions. Notre situation géographique est telle que nous ne pourrions pas faire de shortsea à côté de chez nous. La cible se situe au nord, au sud et dans certaines conditions, en Angleterre.



Richard BRIAND, CCI FECAMP-BOLBEC

Notre groupe de réflexion est actuellement sur les développements portuaires. Nous disposons aujourd'hui de lignes qui vont vers la Scandinavie et la Russie. Nous sommes essentiellement basés

sur des marchandises conventionnelles, vrac solides ou liquides. Nous souhaiterions donc avoir des informations sur les capacités et les tailles des navires shortsea afin de savoir, s'il s'agit d'un type de marchandises que nous pouvons accueillir, en tant que port secondaire, et quels sont les investissements nécessaires pour accueillir ce genre de conteneurs.

Lionel GRENIER

Nous avons déjà un problème de fond : le tirant d'eau. Un navire shortsea, même le plus petit, tire au moins 6,5 à 7 m. Il est possible de réduire la taille mais en réduisant en même temps le volume, le diviseur, et de fait nous augmentons les coûts à l'unité transportée. L'investissement n'est pas important, il est tout à fait à la portée d'un port secondaire ou d'une Chambre de Commerce. Il suffit pour cela d'investir dans une grue mobile. À Fécamp, vous aurez donc le problème du tirant d'eau. Avec 6 m de profondeur, il y a un problème de tirant d'eau et d'accès. Avec 105 m de longueur, il n'y en a pas. Il existe des navires à faible tirant d'eau (300-350 TEU). Bayonne connaît également des problèmes de tirant d'eau et a récemment fait le choix d'un navire de 350 TEU. Cette solution est envisageable à Fécamp.

Jean VAN DROM, BG Freight Line B.V.

Opérant entre Rotterdam, l'Ecosse et l'Irlande, nous avons rencontré quelques succès avec nos conteneurs 45 pieds avec plancher en bambou.

Lionel GRENIER

Quelle est la proportion entre votre marché feedering et le marché shortsea réel ?

Jean VAN DROM

Notre marché se compose de contrats que nous avons remportés l'année dernière. Nous avons un marché équilibré qui se divise entre le transport de denrées alimentaires, le vrac, etc. Nous avons bâti un business « porte à porte » qui n'est pas extraordinaire mais nous réalisons environ 30 000 tonnes par an en « porte à porte ».



David CHESLIN

Lorsque nous travaillions avec Geest North sea Line il y a quelques années, nous utilisions des navires 340 TEU. Ils m'avaient dit qu'il était difficile de travailler avec des navires de taille supérieure à 340 TEU. A 340 TEU, nous pouvons manœuvrer le bateau avec une grue. A 500 TEU, le bateau est un peu trop grand pour être manœuvré par une seule grue mais un peu trop petit pour l'être par deux grues. Pour deux grues, il fallait idéalement passer de 340 à 800 TEU. Les porte-conteneurs dépassent souvent 1000 TEU. MSC transporte des marchandises à travers l'Europe sur des navires à 2700 TEU.



Massoura GUENAOUI, ECS European Containers

ECS est une société spécialisée dans le transport porte-à-porte avec le 45' PW, dont le siège se trouve en Belgique, avec des agences en France, en Irlande et en Italie. Nous sommes le leader français en matière de transport sur le Royaume-Uni. Ce type de conteneur intéresse les chargeurs pour des raisons financières par rapport à la route et pour des raisons de respect des délais. Entre Radicatel et l'Irlande, nous pouvons aujourd'hui approcher les délais de la route : il est possible en chargeant le vendredi en région parisienne de livrer le lundi matin en Irlande. De plus, le service est aussi flexible que celui de la route. Cependant, les ports français ne nous apportent pas la même flexibilité que le port de Zeebrugge. C'est regrettable, parce que le potentiel que nous avons aujourd'hui sur le Royaume-Uni est très important. En termes de chiffres, ECS a effectué, en 2010, 140 000 mouvements en 45' PW sur toute l'Europe, dont 20 % pour la France. Nous travaillons avec l'ensemble des chargeurs et sommes spécialisés dans les produits dits sensibles (alcools, hi-fi, etc.) du fait que les conteneurs peuvent être plombés, à la différence d'une semi-remorque.

Mathieu DUVAL, CNR

Si mes chiffres sont exacts, le trafic du port de Marseille est en grande partie constitué des échanges avec le Maghreb, c'est-à-dire du trafic de proximité. Le port de Marseille est malgré tout adossé à un marché économique très important. Il est très représenté par tous les produits que vous avez cités (chimie, pétrochimie, etc.) et il est également desservi par des voies fluviales, ferroviaires et routières très importantes. Il réunit a priori toutes les conditions pour développer un trafic de 45' PW beaucoup plus significatif.

Olivier BIGOT, Sté PROMARITIME

Nous sommes opérateurs d'une ligne avec un départ hebdomadaire sur la Finlande. Nous avons commencé à charger des conteneurs 45' PW à partir de 1995. D'autre part, concernant les modes Ro/Ro et Lo/Lo, nous travaillons sur la Finlande avec des bateaux rouliers, ce qui nous permet de charger des volumes lourds. Nous avons également des trafics de bateaux et des trafics de machines agricoles. De ce fait, le Ro/Ro permet une plus grande polyvalence.

Lionel GRENIER

Les autoroutes de la mer ne sont pas que des camions qui montent sur des bateaux mais aussi des conteneurs, principalement le 45' PW. Nous ne nous donnons pas suffisamment les moyens de promouvoir ce concept.



TABLE RONDE JURIDIQUE, TECHNIQUE ET REGLEMENTAIRE

Claude BOULEY *Directeur Business & Development Support de Geodis Global Solution*
LE 45' PW, UNE SOLUTION POUR L'EUROPE



Claude Bouley

Les principaux moyens de transports internationaux sont, d'une part, les camions par la route, la caisse mobile qui se manutentionne par pinces pour l'intermodalité, et d'autre part, le conteneur ISO 20' et le 40' pour le maritime. Quelle est la compatibilité multimodale de ces différents conteneurs ? Mis à part le transport par ferry, les semi-remorques peuvent emprunter les autoroutes ferroviaires. Nous en développons de nouvelles mais il y a des problèmes de gabarit. Quant aux caisses mobiles, elles sont conçues pour le transport intermodal mais pas pour le navire Lo-Lo car elles ne sont pas gerbables. Les conteneurs ISO peuvent être transportés par mer, rivière, rail et par route. Cependant, leur gros défaut est qu'ils ne sont pas optimisés pour le transport des palettes.

Le 45' PW, à l'instar d'une semi-remorque ou d'une caisse mobile, peut prendre 33 palettes en 80 x 120 et 26 palettes en 100 x 120 alors qu'un conteneur 40' PW ne peut en prendre respectivement que 25 et 22. La majorité des conteneurs maritimes sont chargés en conventionnel. Ce qui fait que lorsqu'ils arrivent en Europe, nous les déchargeons pour palettiser des cartons et autres produits transportés pour optimiser la charge. Pourquoi alors ne pas adopter une autre solution plus optimale ? Le 45' PW est la solution multimodale idéale parce qu'il :

- a des dimensions comparables à celles d'une semi-remorque
- peut transporter le même nombre de palettes
- peut être chargé par l'arrière, par le toit ou sur les côtés, et
- permet de transporter des marchandises sous température dirigée.

Le 45' PW est gerbable. Il peut donc être transporté par mer, par terre et par rail. Toutefois, ce n'est pas un standard international. Le véritable problème est que les compagnies maritimes intercontinentales, les armateurs au deepsea ne souhaitent pas l'adopter parce que la flotte de navire n'est pas adaptée aux 45' PW. Si nous passons au 45' PW, les conteneurs ISO 40' deviendront rapidement obsolètes. Autre problème, lorsqu'elles sont passées du 40' super au 40' High Cube, les compagnies maritimes ont encaissé un supplément de frais qui les a mis en péril face à la concurrence (même si le pari a été gagnant en fin de compte). C'est un risque que ne souhaite pas courir les compagnies maritimes intercontinentales.

Très modestement, j'ai fait le rêve que l'Union Européenne subventionnait les compagnies maritimes européennes pour les inciter à transporter des 45' PW. En effet, cela permettrait de réduire les émissions de CO₂ et le coût de transport porte-à-porte de 4 à 9 %, sans réduire le chiffre d'affaires des compagnies maritimes. Dans mes prévisions, je suis parvenu à un coût de fret supérieur à 16 % pour les compagnies mari-

times qui transporterait des 45' PW au lieu des 40'. L'utilisation du 45' PW permettrait au chargeur, d'économiser entre 4 et 8 %. Il s'agit d'un acheminement de chouchous depuis la Chine jusqu'à Tours. Vous pouvez observer la structure des coûts sur des 40' High Cube en comparaison avec un éventuel acheminement en 45' PW. Le coût au mètre cube, transport porte-à-porte, serait réduit de 5,91 %. Ce taux de fret correspond à une période conjoncturelle qui varie en fonction de l'environnement économique. En appli-

quant différents taux de fret et différents coûts de positionnement, nous pouvons arriver à une d'économie entre 4,89 et 7,17 %, ce qui n'est pas négligeable pour un industriel ou un distributeur qui importe 30 000 conteneurs par an.

Par ailleurs, il est possible de réduire encore ce coût. Le transport terrestre comporte souvent un retour à vide. Le 45' PW, adapté au transport de palettes, peut être utilisé comme n'importe quelle semi-remorque pour faire du transport domestique. Nous n'économi-

		Semi-trailer	Swap body Box	Swap body Open side	45'PW	40'	40'HC
Internal dimensions in meters	Length	13,6	13,45	13,41	13,559	12,033	12,033
	Width	2,48	2,44	2,545	2,432	2,350	2,352
	Height	2,76	2,60	2,545	2,700	2,390	2,690
Cubic meters		93,089	85,327	86,857	89,034	67,583	76,131
Average Tare							
Tare in tons		7 to 8	4	4,85	4,450	3,500	3,800
Floor loading pallet capacity							
Euro pallets	80cmx120cm	33	33	33	33	25	25
Pallet	100cmx120cm	26	26	26	26	22	22
<small>dimensions & weight can slightly vary depending on manufacturers</small>							

Contenants et unités de chargement

	Semi-Trailer	Swap-Body	40'	40' HC	45' PW
INTEROPERABILITE / INTEROPERABILITY					
Mer/Sea	Ro Ro Vessel Only	Ro Ro Vessel Only	✓	✓	✓
Route/Road	✓	✓	✓	✓	✓
Rivière/River	Ro Ro Barges Only	Ro Ro Barges Only	✓	✓	✓
Train	Low Bed Wagon Only	✓	✓	✓	✓
STOCKAGE / STORAGE					
Gerbable/Stackable	✗	✗	✓	✓	✓
CAPACITE / CAPACITY					
Europallet Optimised	✓	✓	✗	✗	✓
« 100x120 » Pallet Optimised	✓	✓	✗	✗	✓

Tableau récapitulatif

serions pas l'intégralité du retour mais nous assurerions, avec des triangulaires, une économie, sur du transport post-acheminement à l'import ou de pré-acheminement à l'export, d'environ à 25 %. De plus, nous réduirions le nombre de kilomètres à vide et ferions des économies dans les émissions de CO₂. Par ailleurs, nous pouvons continuer à charger le 45' PW en vrac conditionné ou bien le charger en palettes pour éviter la palettisation de réception. D'après différentes simulations de coût en intégrant les 25 % sur le prix de positionnement, cela nous permettrait d'obtenir, selon le type de chargement, des réductions de coûts allant de 8,29 % si nous chargeons des palettes 100 x 120 à 10,73 % si nous chargeons en conventionnel dans des 45' PW.

Qu'en est-il des coûts entre les différents matériels ? Compte tenu du prix des fournisseurs chinois et du prix des remorques à Geodis, le châssis (45' PW et caisse mobile) coûte 18 000 €. La caisse mobile coûte 18 400 €, soit un total de 36 400 €. Une semi-remorque tautliner coûte 24 000 € et un 45' PW coûterait 22 000 € (sans le coût de fret depuis la Chine). Le châssis, avec le 45' PW que l'on met dessus, est inférieur en coût à une semi-remorque. Pourquoi continuer à utiliser des semi-remorques alors que le 45' PW est moins cher ? Évidemment, il y a de nombreux problèmes à régler car l'ensemble de la chaîne de transport devrait s'adapter. La schématisation de l'impact éventuel sur les clients, les fournisseurs, les livreurs, les opérateurs ferroviaires, les compagnies qui font du transport par barges, les transporteurs ferroviaires et les transporteurs maritimes donne des résultats contrastés.

En conclusion, le 45' PW va se développer en Europe, même si cela va prendre du temps. Il a réellement un intérêt économique pour les chargeurs et un intérêt écologique pour l'Europe.

Coût en Euros des différents Chassis routier avec leur contenant	45'PW	Caisse Mobile Tautliner	Semi-remorque Tautliner
Chassis (45' et caisse mobile) Contenant	18 000 4000	18 000 18400	
Ensemble Chassis & Contenant	22 000	36 400	24 000

TABLE RONDE JURIDIQUE, TECHNIQUE ET REGLEMENTAIRE

animé par Fabrice LE GALL, Président du Cercle du Conteneur et du Transport Intermodal (CCTI)



Bertrand Geoffroy, Jean-Bernard Kovarik, Fabrice Le Gall, Christian Rose et Claude Bouley

Le Cercle du Conteneur et du Transport Intermodal est une association de plusieurs dizaines d'années d'existence dont la vocation est de rassembler tous les acteurs de la chaîne logistique intermodale.

Christian ROSE, Délégué Général Adjoint de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)

L'AUTF représente les chargeurs de toutes activités, tous secteurs et tous modes confondus. Nous sommes personnellement très impliqués dans les questions de multimodalité.

Jean-Bernard KOVARIK, chargé de la sous-direction des études et de la prospective, Ministère chargé des transports/DGITM

Au Ministère des Transports, je suis en charge d'une sous-direction transversale au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

Bertrand GEOFFRAY, Secrétaire Général du Bureau International du Conteneur (BIC)

Le Bureau International des Conteneurs est une organisation sous loi française, à but non lucratif, qui s'occupe de l'enregistrement et de la protection des codes d'identification des conteneurs. À ce titre, le BIC est également très impliqué par tous les développements en matière de normalisation internationale,

européenne ou nationale mais aussi dans le développement de toutes les conventions internationales, qu'il s'agisse de la sécurité (CSC) ou des conventions douanières qui gèrent la libre circulation des équipements des conteneurs dans le monde.

Fabrice LE GALL

Le sujet de notre table ronde traite de la couverture des aspects juridiques, techniques et réglementaires liés aux conteneurs 45' PW.

Il y a quelques années encore, il existait en Europe trois modes distincts de transports :

- Le monde maritime et intercontinental qui a développé les conteneurs ISO, ce conteneur a rencontré un succès planétaire phénoménal et la flotte mondiale est aujourd'hui estimée à environ 20 millions de conteneurs maritimes ISO,
- Le transport intermodal intra-européen, essentiellement ferroviaire, qui a développé les caisses mobiles en fonction des divers besoins du marché qu'elles avaient à servir, et enfin,
- Le transport routier largement majoritaire.

Les conteneurs maritimes ISO intercontinentaux sont bien évidemment très présents dans les flux intra-européens dans la mesure où il existe de nombreux pré et post-acheminements par tous les modes. Depuis



quelques années, les opérateurs ont mis sur le marché des contenants qui combinent certains avantages des conteneurs maritimes et ceux des caisses mobiles, et c'est le cas de l'euroconteneur 33 palettes.

Le conteneur maritime ISO et la caisse mobile se sont

développés parce qu'ils apportaient une solution satisfaisante aux besoins du marché. Ces produits ont trouvé leur marché. C'est également le cas des euroconteneurs 33 palettes qui se développent rapidement dans le nord de l'Europe mais beaucoup plus lentement en France. Partons du principe que les différentes solutions intermodales disponibles en Europe actuellement doivent coexister de façon pacifique. J'ai bien souvent entendu des suggestions pour adapter le conteneur ISO à la taille des palettes européennes! J'ai également entendu qu'il suffisait de changer la taille des palettes pour les adapter aux dimensions des conteneurs ISO! On peut évaluer rapidement les impacts économiques, industriels et financiers de telles solutions radicales! En tout état de cause, si elles doivent se mettre en place, cela prendra un temps considérable, et nous devons agir vite si nous voulons faire avancer la cause du report modal en Europe.

Il ne s'agit pas d'imposer des solutions, c'est le marché qui décide de ce qui lui est nécessaire pour se développer de façon harmonieuse et économiquement viable. Si le marché ne trouve pas son intérêt dans une proposition, celle-ci ne verra pas le jour ou disparaîtra rapidement.

Les avantages de l'euroconteneur 33 palettes pour l'opérateur intermodal sont nombreux. Il permet la massification dans la mesure où ce conteneur est gerbable, y compris à plein. Ce conteneur est équipé de coins ISO et de poches latérales, ce qui permet d'avoir une préhension avec un spreader à twistlocks et aux pinces sur les chantiers de caisses mobiles. Pour le chargeur, cette solution est totalement neutre puisque tout se passe comme s'il recevait une semi-

remorque traditionnelle dans la cour de son usine. L'empotage et le dépotage ne sont pas modifiés. En ce qui concerne les aspects réglementaires, le Commissaire Européen Siim Kallas a très clairement déclaré mi-février, au sujet de la légalité de l'euroconteneur 33 palettes et de son autorisation à circuler au sein de l'Union Européenne, que « rien n'empêche la mise en service de ce type spécial de conteneurs 45' PW dans le système de transport européen. La commission ignore par ailleurs l'existence de limitations en ce qui concerne l'utilisation de ces conteneurs ».

Monsieur Kovarik, quelle est la situation en France ?



Jean-Bernard KOVARIK

La situation juridique n'est pas facile à expliquer en des termes simples. Nous avons à faire face à une juxtaposition de contraintes qui doivent retrouver le plus petit dénominateur commun entre les modes routier, ferroviaire et fluvial. Par ailleurs, il faut également prendre en considéra-

tion les quelques éléments issus du maillon maritime (shortsea ou deepsea), même si les contraintes réglementaires au niveau des dimensions des unités intermodales maritimes sont incomparablement moins prégnantes que dans le terrestre. Dans sa déclaration, le commissaire Kallas fait référence aux éléments réglementaires routiers. La directive communautaire 9653 sur le cadre particulier du 45' PW, a fait l'objet d'un document spécifique paru en 2006. Ce document indique de quelle manière et dans quel cadre juridique les Etats membres peuvent autoriser la circulation de ces unités de 45' PW, qui, pour quelques centimètres, dépassent les règles d'une combinaison de longueur et de largeur telle que précisée dans l'annexe 1 de cette directive 9653. Il en ressort que chaque Etat a la possibilité, sans avoir à demander une autorisation particulière, d'autoriser, au titre des charges indivisibles, la circulation sur leur territoire national de ces unités 45' PW pour les quelques centimètres de largeur supplémentaires que cela peut représenter, mais dans un régime juridique interne qui est basé en France sur les autorisations du trans-

port exceptionnel. En ce qui concerne le transport exceptionnel, il en existe plusieurs catégories qui correspondent à un certain nombre de contraintes au niveau de la déclaration que le transporteur est amené à faire pour circuler sur le réseau correspondant. La première catégorie de cet arrêté ministériel de 2006 a prévu d'autoriser les transports exceptionnels de conteneurs par la voie de l'autorisation de portée locale qui est prise département par département. Cela permet, au gré de l'accord décidé par chaque Préfet de département sur un réseau routier défini dans les annexes correspondantes, de circuler en essayant de limiter au mieux la contrainte que représente cette autorisation de transport exceptionnel. Il n'est donc pas nécessaire d'avoir des véhicules d'escorte avec gyrophares et d'ouvrir la voie avec des véhicules d'accompagnement ou de protection arrière.

Néanmoins, c'est la solution qui a été trouvée en France pour appliquer de manière non discriminatoire et cohérente avec le document européen cette réglementation communautaire. Il faut retenir, pour la partie routière, que le document actuel prévoit cette circulation avec des contraintes qui existent, qui sont peut-être encore à réduire pour mettre dans le droit commun des transports la circulation de ce type d'unités intermodales. Pour les transports transfrontaliers, le document de la Commission Européenne parle d'une circulation sans contraintes particulières dès lors qu'il s'agit d'un transport intermodal, les maillons routiers de pré et post-acheminements étant à considérer au regard de la réglementation nationale correspondante. Le document de la Commission Européenne ne s'est pas beaucoup avancé sur la possibilité ou non de généraliser le transport transfrontalier par voie routière de ces unités dépassant les limites de l'annexe 1 de la directive 9653. Malgré tout, il semble y avoir derrière tout cela une certaine prudence au niveau de la Commission européenne, relativement à une ouverture de dossier de révision de cette directive 9653. Elle avait fait, par ailleurs, en 2007, l'objet d'un projet de mandat de la Commission Européenne au Comité Européen de Normalisation, visant à introduire des réflexions de caractères plus normatifs que réglementaires sur les dimensions de ces unités intermodales, pour viser une UECl (Unité Européenne de Chargement Intermodal).

Sous diverses circonstances, la Commission n'a pas donné suite à cette initiative et lors d'une réunion du

groupe intermodal de la CE – EU en 2009, le représentant de la Commission Européenne s'était exprimé sur ce sujet, disant qu'il n'y avait pas de demande à l'heure actuelle pour rouvrir ce dossier. Il est possible que le présent colloque manifeste une certaine demande et que ce dossier soit remis à l'ordre du jour.

Fabrice LE GALL

Il va de soi que l'objectif d'une unité de charge, comme l'euroconteneur 33 palettes, est d'être utilisée en transport massifié maritime, fluvial, ferroviaire, avec des pré et post-acheminements routiers pour effectuer les derniers kilomètres. Ceci étant, il est extrêmement important, d'un point de vue commercial, que l'opérateur offrant ce genre de services soit capable d'offrir non seulement du transport massifié mais également, pour les envois urgents, un service en route intégrale porte-à-porte. Imaginons que nous nous retrouvions maintenant dans la situation où, par exemple, une commande prévue d'être expédiée sur un mode massifié, et du fait d'une urgence, nous n'avons plus d'autre choix que de faire de la route. De plus, il faut passer une frontière pour atteindre le point d'embarquement. Que faisons-nous ?

Jean-Bernard KOVARIK

Il y a, en effet, l'enjeu de remettre dans le droit commun la circulation d'unités intermodales qui représentent une part significative des envois dans les chaînes de transport intermodal. Dès lors que nous ouvrons un sujet à caractère réglementaire où plusieurs parties prenantes sont intéressées par les conséquences potentielles de cette ouverture, il y a des voix qui s'élèvent pour appeler les pouvoirs publics à une certaine prudence quant à la généralisation de telle ou telle unité de transport intermodal. Au moment où le document de 2006 est sorti, nous étions dans un certain contexte économique et environnemental. Par ailleurs, la part de marché accessible aux 45' PW était considérée comme un élément trop marginal pour justifier l'effort considérable de rouvrir un chantier important sur la directive 9653. Aujourd'hui, les circonstances ont peut-être changées. Tout d'abord, sur le plan de la compétitivité économique, si nous considérons l'importance de la logistique dans l'économie d'un pays, c'est bien plus que les 4 % comptables qui sont révélés par les comptes de transport. La dépendance logistique de notre économie est bien plus importante que les seuls emplois directs. Or, en com-



Bertrand Geoffroy, Jean-Bernard Kovarik et Fabrice Le Gall

paraison des performances logistiques de divers pays de l'Union Européenne ou du monde, la France n'est pas en position extrêmement glorieuse. En revanche, l'Allemagne apparaît en première position. Il y a donc d'un point de vue économique, non seulement l'efficacité de la logistique à accroître, mais aussi très certainement des gisements d'emplois pour jouer sur cette massification et faire en sorte que les quelques handicaps géographiques puissent être compensés, afin d'étendre les hinterlands géographiquement naturels, d'éviter des effets pervers de détours routiers excessifs et la congestion routière.

Par la suite, cela consiste à prendre en compte l'effet environnemental, avec cette politique de réduction des émissions de CO₂, afin de lutter d'une part contre l'évolution du changement climatique, et d'autre part contre la dépendance énergétique trop élevée par rapport aux énergies fossiles. En ce sens, l'indicateur « émission de CO₂ » représente un traçage intéressant qui couvre les politiques environnementales et énergétiques pouvant aller un peu au-delà du simple volet du changement climatique, qui demeure malgré tout important puisqu'il est cité dans les tout premiers articles de la loi dite Grenelle I qui comporte les objectifs généraux de la politique des transports. De ce fait, la conjugaison de ces deux facteurs se retrouve dans une démarche, nommée Filière Verte et

initiée en mars 2010 par le MEDDTL, qui comporte un volet spécial sur la logistique. La filière logistique a été identifiée pour conjuguer un déploiement économique basé sur des technologies innovantes ainsi que pour fluidifier la chaîne logistique. L'euroconteneur 33 palettes a été très clairement identifié comme un des éléments permettant de contribuer à la mise en œuvre de ces orientations en fonction des souhaits de chacun et de la mobilisation conjuguée de tous les acteurs de la chaîne de transport multimodal.

Fabrice LE GALL

Le 44 t est désormais autorisé pour l'agroalimentaire. Sera-t-il généralisé demain ? Dans ce cas, pouvons-nous souhaiter que les pré et post-acheminements du transport intermodal bénéficient d'un avantage concurrentiel ? Peut-on envisager, si l'on généralise le 44 t, de passer pour les pré et post-acheminements intermodaux à une limite supérieure et dans quelles conditions ?

Jean-Bernard KOVARIK

L'Observatoire Énergie Environnement des Transports, instance réunissant diverses parties prenantes des milieux économiques, associatifs, syndicaux, pouvoirs publics et collectivités locales, vient récemment de remettre à la Ministre du Développement Durable et au Secrétaire d'État chargé du transport,

un rapport d'étude sur le déploiement des unités de taille supérieure de 25 m 25, chargé à 60 t. Ce rapport est actuellement à l'examen auprès du cabinet des ministres. Au sein des services de l'administration, nous avons pris connaissance avec intérêt de ces examens, et notamment des critères en termes de coût et d'impact environnemental en fonction desquels l'analyse a été conduite. Cela traite des effets sur les consommations énergétiques et sur les émissions de CO₂, sur la pollution locale et d'autre part, sur les effets rebond possibles sur le transport routier liés à une diminution du coût marginal de la route liée à cette amélioration des capacités de chargement. En d'autres termes, est-ce qu'une politique visant à assouplir et à élargir les capacités d'emport par le 45' PW ne serait pas susceptible d'avoir des effets pervers dans le cadre d'une concurrence entre les divers modes de transport ? N'y a-t-il pas lieu au contraire d'identifier les complémentarités et les segments particuliers sur lesquels de tels effets rebond seraient insusceptibles de se produire ?

Christian ROSE

La question des poids et des dimensions est intéressante. Cependant, ce sont surtout les mesures visant à inciter les acteurs à recourir à des solutions multimodales ou intermodales qui nous importent, et notamment au travers des coûts que représente en effet la rupture de charge ou le pré et post-acheminement. Nous devons tout entreprendre pour réduire ces différents coûts d'une façon ou d'une autre. Concernant l'aspect « émission de CO₂ », l'accent a en effet été fortement mis sur l'empreinte carbone des solutions multimodales. Cet aspect nous ramène bien entendu à la loi Grenelle I qui annonce clairement des objectifs de reports modaux et de développement du cabotage maritime. Au-delà de voir ces thématiques inscrites dans la loi, il serait intéressant que l'État mette tous les moyens d'accompagner de telles logistiques en œuvre. D'autre part, concernant le 44 t, je suis assez stupéfait de voir que la nouvelle définition du transport combiné, que donne le décret du mois de janvier 2011, ne vise que le transport combiné terrestre, avec un maillon principal ferroviaire et fluvial, mais ne vise pas le maillon maritime. Cela signifie textuellement qu'aujourd'hui, au-delà du périmètre de 100 km autour des ports pour faire du 44 t, le short-sea shipping, à la fois autoroute de la mer et 45' PW, n'est pas autorisé à faire du 44 t pour rejoindre un

port maritime d'embarquement. C'est une lacune et la démonstration que l'État a également des choses à faire pour envoyer les bons messages aux acteurs.

Concernant la prégénéralisation du 44 t, programmée à échéance 2013 (une fois que la taxe poids-lourds sera mise en œuvre), il serait souhaitable de savoir, par rapport aux produits et aux flux qui saturent non pas en volume mais en poids, ce que devient le 44 t par la suite. Pour réduire les coûts de rupture de charge ou du moins de les neutraliser, il faut pouvoir maintenir l'écart de compétitivité qui existait préalablement entre le 40 et le 44 t. Cela pose d'autres questions techniques, mais ce sont des thématiques qui doivent être mises sur la table et être examinées très concrètement.

En ce qui concerne la position des chargeurs vis-à-vis des solutions multimodales, le report modal souhaité par les pouvoirs publics ne se fera réellement qu'au travers de solutions multimodales en partant de la route et pour arriver à la route. Il y a beaucoup à faire entre les deux. Il n'y a pas besoin d'investissements de la part du chargeur. Le contenant et la capacité reste les mêmes. Il n'y a pas non plus besoin d'aller voir ses clients pour qu'ils changent éventuellement leurs surfaces de stockage, etc. Tout concourt à ce que le multimodal soit la clé d'entrée du développement du report modal. Nous n'avons pas de voies d'eau partout en France et nous ne pourrions pas multiplier les quais fluviaux là où ce n'est pas possible. En ce qui concerne les embranchements ferroviaires, il y a aujourd'hui 1800 ITE exploités par les industriels et, à ma connaissance, il n'y en aura pas beaucoup plus dans les années qui viennent. Manifestement, c'est au départ du camion que nous pourrions envisager des solutions multimodales en direction de la mer.



Fabrice LE GALL

Raison supplémentaire pour donner au multimodal toutes ses chances, notamment en ce qui concerne les parcours de pré et post-acheminements.

Bertrand GEOFFRAY



L'euroconteneur 33 palettes n'est pas normalisé et le premier conteneur historique 35' a disparu sans avoir été normalisé. Au début des années 70, avec un poids très fort des États-Unis, les conteneurs ayant été normalisés sont les conteneurs modulaires que ne permettaient pas le 35', 20' et 40'. Le conteneur

de 20' et 40' a grandi en hauteur, s'est tardivement allongé puisque le 45' ISO, 8' de large, est utilisé relativement communément. Cependant, nous n'avons pas su l'élargir. Dans le cadre du maritime, il est très difficile d'élargir un conteneur puisque les navires ne sont pas si souples et si faciles à accommoder dans ce sens. En revanche, dans le cadre du renouvellement des investissements, la durée de vie d'un navire est entre 25 et 30 ans et celle d'un conteneur est d'environ 15 ans. Cela donne l'échelle de temps d'une évolution possible s'il fallait tout changer. Pour mémoire, l'investissement en navire est équivalent à l'investissement en conteneur, au niveau du transport international. Cela donne une idée des enjeux d'investissement. Il ne suffit pas de changer les navires et les conteneurs, il faut qu'ils arrivent en fin de vie et continuent à évoluer. D'autre part, le conteneur de 35' n'a pas attendu d'être normalisé pour exister.

Le 45' PW a environ 150 000 unités en circulation en Europe et est déjà transporté. Il n'a donc pas eu besoin d'être normalisé pour être une réussite. S'il y en a autant en circulation, c'est qu'ils servent et qu'ils répondent à un besoin. De ce fait, la normalisation peut arriver dans un deuxième temps. Il est déjà transporté sur des navires, il y a également des 53' qui sont utilisés sur des navires sur le transpacifique. Ce qui signifie que la demande et l'offre se suivent.

Sur des échelles de 30 à 40 ans, correspondant au rythme d'une évolution standard sur des masses comme celle-ci, le 45' PW va progressivement s'exfiltrer et créer un besoin sur le transport international.

A propos de la standardisation, nous parlons d'euro palettes, donc de l'Europe. Mais définir un engin qui ne soit utilisé qu'à l'intérieur de la frontière des 27 n'a pas de sens. Il faut intégrer le Maghreb, la Turquie, la Russie dans l'utilisation de ce matériel. L'euro palettes ne doit donc pas être uniquement un standard européen mais doit dépasser les frontières de l'Europe. Au niveau de la standardisation, il faudra répondre à un marché de transport intermodal aux dimensions des échanges Europe et proche Europe. Il y a d'autres problèmes qui se posent sur la circulation du conteneur. Le conteneur est également une marchandise qui peut être domestique ou en libre-service. Lorsque nous parlons de conteneurs européens, d'unités de charges européennes, etc., il s'agit très certainement d'une unité domestique qui a donc payé des taxes au pays de l'opérateur de ce conteneur. Ce conteneur va plutôt être utilisé en aller-retour pour des trajets plus ou moins longs et vers des destinations plus ou moins exotiques, mais toujours sous le contrôle de cet opérateur. Quant au conteneur maritime, il ne passera jamais deux fois au même endroit, personne ne peut le prédire, et surtout pas à un centre de stockage central. Le conteneur maritime est donc en libre circulation et il est géré par des conventions internationales qui permettent cette libre circulation (conversion douanière de 1972, progressivement remplacée par la Convention d'Istanbul de 1993) qui précisent les conditions permettant à une caisse mobile d'accéder à la capacité de libre circulation et de stationnement dans les différents pays, sans avoir à acquitter de taxes.

Ces Conventions stipulent que les conteneurs doivent être marqués selon la norme internationale ISO (norme 6346) qui définit la structure de codification : U = conteneur, Z = Châssis, J = Accessoire. Nous parlons aujourd'hui d'une quatrième lettre pour identifier les conteneurs sous-standards, qui ne supportent pas l'empilement au niveau de l'ISO (neuf hauteurs de conteneurs). Ceci rejoint les problèmes de sécurité et de facilité de gestion des plans de chargement sur les navires avec des conteneurs européens et des conteneurs ISO internationaux. Les conventions

douanières internationales qui permettent la libre circulation des conteneurs stipulent aujourd'hui que ces conteneurs doivent porter un code de structure ISO (les trois lettres de l'opérateur terminé par un U) et que ce code doit être enregistré au Bureau International des Conteneurs.

D'autre part, un standard européen a été approuvé fin 2010 sur le marquage des caisses mobiles européennes. Le marquage européen est de structure ISO (les trois lettres de l'opérateur terminé par A, B, D, E et K). Les caisses mobiles européennes vont commencer à être marquées en juillet 2011 avec cette structure de codification, avec six chiffres supplémentaires et un chiffre d'autocontrôle. Cette nouvelle numérotation aura une influence sur les plaques jaunes qui sont les agréments de transport ferroviaire au standard UIC qui définissent les gabarits des caisses mobiles et donc leur capacité de les transporter sur des lignes ferroviaires en fonction de la hauteur de certains tunnels, etc. Cette plaque est délivrée par les réseaux ferroviaires nationaux, c'est un agrément, elle porte un numéro d'identification de la caisse mobile. De fait, par cette nouvelle norme qui se met en place en ce moment, le numéro d'identification est extrait de la plaque jaune et donc marqué sur cette nouvelle structure. Cette plaque jaune n'aura plus besoin d'être renouvelée en cas de changement de propriétaire puisqu'elle ne comportera plus que les caractéristiques techniques de la boîte, caractéristiques qui resteront stables tout au long de la durée de vie de la caisse mobile. Enfin, il existe, entre un transport tout route et un multimodal impliquant du shortsea, des problèmes de limitation de responsabilités.

Fabrice LE GALL

Dans le transport intermodal, nous passons allègrement d'un régime juridique à un autre, notamment en matière de responsabilité et d'organisation en cas de sinistre. BP2S, qui a beaucoup travaillé sur le sujet, est l'auteur d'une proposition visant à permettre la simplification et la sécurité juridique du transport intermodal, avec l'introduction d'un document unique de transport. D'autre part, la Commission Européenne a déclaré, par la voix de Pawel Stelmazczyk le 24 février 2011, qu'elle envisageait des options pour une alternative au régime de responsabilités actuelles.

Christian ROSE



Lorsque nous parlons d'intermodalité, nous nous passionnons beaucoup pour les questions techniques (coût, économie, etc.). Cependant, pour un opérateur (transporteur, prestataire ou chargeur), les questions juridiques ne sont pas forcément prioritaires. Pourtant, c'est d'autant plus important car lorsque

nous passons d'un mode terrestre à un mode maritime, les régimes de responsabilités des transporteurs et d'indemnisation des clients font le grand écart. Il y a d'un côté le droit terrestre relativement équilibré, et de l'autre le droit maritime qui est largement en faveur des armateurs. Lorsque nous passons d'un mode à un autre, certaines difficultés peuvent apparaître notamment en cas d'avarie maritime, ce qui peut conduire à dissuader les chargeurs de recourir à de telles solutions multimodales, d'où la préconisation de BP2S sur le sujet. Elle consiste d'une part à imaginer un document unique de transport simple d'utilisation. D'autre part, ce document unique viserait à recourir à la Convention routière internationale (CMR) pour l'ensemble du trafic, quels que soient les modes de transport utilisés par la marchandise (routier, fluvial, ferroviaire ou maritime).

Cette proposition de BP2S peut déboucher soit sur l'organisation au niveau des instances européennes d'un cadre juridique qui viendrait réglementer de façon très particulière les chaînes de transport multimodal, soit sur la souscription volontaire. Celle-ci est aujourd'hui faisable sans grand effort de la part des opérateurs puisque le droit maritime permet d'y déroger de façon quasiment intégrale. La proposition consiste soit à se tourner vers le pouvoir politique avec les problèmes de temps et de calendrier que cela peut poser, soit à l'application purement volontaire des armateurs de ce dispositif. Dans sa déclaration, la Commission Européenne semblait plutôt imaginer la création d'une convention européenne maritime ve-

nant déroger aux conventions internationales. C'est très différent. Ce qui nous intéresse à notre niveau est d'avoir le même droit de bout en bout qui couvre la marchandise et de fait, mette en cause à la fois la responsabilité du ou des transporteurs ou intermédiaires et l'indemnisation des clients.

Fabrice LE GALL

De plus, rien n'interdit aux parties de convenir du mode juridique et de protection qui leur semblerait le plus approprié.

Christian ROSE

Qu'il s'agisse des conditions générales de vente ou des contrats, les parties peuvent tout à fait faire le choix d'appliquer la Convention CMR sur l'intégralité du trajet, si elles le souhaitent.

Fabrice LE GALL

C'est un élément très important, ces différences de traitement suivant le mode ne sont certainement pas de nature à favoriser l'enthousiasme des chargeurs. Les opérateurs intermodaux devraient réfléchir très sérieusement sur ce point et voir dans quelle mesure ils pourraient offrir ce genre de régime juridique à leurs clients.



© Rémi Hondler GPMR

QUESTIONS/REPONSES ET DEBAT AVEC LA SALLE

Martin BUTRUILLE

Petite histoire marseillaise : Vous mettez un sens interdit dans Marseille. Si au bout de huit jours, les voitures continuent à l'emprunter, c'est que ce sens interdit n'a pas pris et vous l'enlevez. N'en est-il finalement pas de même au bout de quelques années pour l'unité européenne de changement intermodale (UECI) telle qu'elle a été conçue par la Commission puisque le 45'PW a été imposé d'abord par les armateurs et qu'ensuite les chargeurs ont suivi ? Est-ce cela signifie que le 45' PW va se développer et que nous ne parlerons plus d'UECI ?

Jean-Bernard KOVARIK

Nous sommes peut-être dans une dialectique entre réglementation et normalisation. La Commission européenne n'a pas le monopole de mandat à donner au comité européen de normalisation. S'il apparaît que notre conception du 45' PW nécessite certains éléments de détails significatifs devant être harmonisés pour faciliter le déploiement de la circulation de ces unités sur les diverses voies modales correspondantes, alors rien n'empêche un certain nombre d'acteurs économiques concernés par la chaîne de transport de demander l'ouverture d'un sujet de normalisation au niveau du Comité Européen de Normalisation. Préalablement à l'ouverture effective de ce sujet, une enquête sera réalisée auprès des divers organismes nationaux de normalisation membre du CEN. La Commission Européenne sera également amenée à y répondre. Cependant, si le 45' PW est conforme aux règles générales européennes de circulation, qu'il est en accord avec cette politique de rééquilibrage modal et que plusieurs pays y sont favorables, ce sera à nous de jouer. Enfin, dans le contexte où plusieurs types d'unités seraient à disposition sur le marché pour opérer, pour répondre à des demandes de clientèles, ce seront alors les clients qui révéleront leur préférence.

Michel HENNEMAND, Bureau International des Containers

En effet, la normalisation est un point important. Elle a également été un des points forts du succès des conteneurs ISO il y a 40 ans. La mission commanditée

par le Ministère a mis sa nécessité en avant en montrant que l'absence de normalisation avait été un frein au développement du transport multimodal. Enfin, le standard domestique américain ne satisfait pas la planète et il semble que le standard européen n'a pas non plus satisfait l'ensemble des participants jusqu'à présent. Il serait peut-être important de prendre conscience que le prochain standard sera peut-être chinois et cela mettra tout le monde d'accord.

Marc LAPLACE- BUILHE, GPM Le Havre

Existe-t-il des conteneurs 45' PW en circulation en Europe sans coin chanfreiné ? Par ailleurs, quel est le surcoût de cette opération de chanfrein sur les conteneurs ?

Fabrice LE GALL

Evaluer le surcoût éventuel d'un conteneur chanfreiné par rapport à un conteneur normal est assez difficile. La principale raison du surcoût à la production d'un 45' PW par rapport à un conteneur ISO est le fait que cette unité est construite en petites séries.

Jean-Bernard KOVARIK

La question traite des rapports entre normalisation et solution industrielle bénéficiant d'un brevet. La normalisation est basée sur le consensus. Si quelque chose qui est breveté se normalise, c'est en effet une belle aubaine pour le détenteur du brevet. Il y a un certain nombre de pratiques au niveau des organismes de normalisation qui tendent à prendre cette considération au regard de négociations avec le bénéficiaire du brevet pour lui demander d'examiner les conditions financières de cette patente, de façon à ce que ce brevet n'introduise pas de discrimination insupportable pour les acteurs économiques qui seraient amenés à utiliser l'objet standardisé, du simple fait qu'il soit standardisé. Les membres de l'AFNOR seraient plus à même de donner plus de détails sur la différenciation entre brevet et normalisation.

Éric BALCAEN, AFNOR, secrétaire de la Commission Générale du transport multimodal

Au niveau des rapports brevet et normalisation, nous devons nous rapprocher de la société détentrice du brevet pour voir si nous considérons avec elle la poursuite des travaux de normalisation.



PARTENAIRES



TABLE RONDE OPERATIONNELLE, CONCRETE ET COMMERCIALE

Ioannis G. KOLIOUSIS, Promotional platform for short-sea shipping and intermodality (PROPS)

Chef de projet chez PROPS, projet financé par les fonds Européens, qui vise à développer des outils pour le secteur shortsea. Sur notre site Internet www.props-sss.eu, nous proposons de nombreuses informations utiles pour aider les responsables logistiques à prendre des décisions.

Concernant la table ronde, nous allons maintenant nous concentrer sur les problèmes commerciaux et opérationnels causés par l'utilisation des conteneurs 45' PW.

Sjaak MELISSANT, Managing Director de CoolBoxx

Représentant de la compagnie Coolboxx spécialisée dans le transport intermodal de marchandises.

François SOULET DE BRUGIERE, Directeur Général de Société de Recherche de Synergies

Dirigeant de la société SRS (Société de Recherche de Synergies) qui travaille exclusivement pour ses 23 actionnaires, propriété plus ou moins majoritaire d'une petite famille de commerçants du Nord. De ce fait, je fais en sorte que ces sociétés achètent ensemble tout ce qui n'est pas vendu dans les magasins, ce qui représente 7 milliards d'euros d'achats par an. Dans cette activité, il y a entre autres le transport et plus particulièrement le transport international. Cette activité m'a d'abord amené à devenir le Président du Port de Dunkerque, puis, avec la réforme, le Vice-président et puis, le Président de l'Union des Ports de France.

François POTIER, Responsable du service des Études Économiques de Brittany Ferries

Dirigeant du service des études économiques de Brittany Ferries. Brittany Ferries n'est pas à proprement parler un opérateur de conteneurs et encore moins de 45' PW. Malgré tout, le 45' PW fait partie du spectre de nos études et nous le vivons comme un développement potentiel.

René LERAT, Directeur Général de Roll Manutention Services

Dirigeant d'un terminal à Radicatel, sur le port de Rouen. Nous opérons principalement du shortsea et du 45' PW avec deux lignes, ECS et Eucon.

Ioannis G. KOLIOUSIS

Auparavant, il fallait combiner les économies d'échelle. En 1968, les normes étaient devenues un facteur important pour le transport intercontinental. La norme américaine était le modèle dominant avant que l'Union européenne ne décide de créer ses propres normes. Les parties prenantes européennes ont toutes essayé de développer une nouvelle norme capable de faire face aux différents modèles existants sur le marché. Nous devons maintenant essayer de réharmoniser ces normes. Le concept de guichet unique est pertinent. Il existe en un pour les douanes, un pour les ports, etc. Nous devons par conséquent trouver une solution facile pour toutes les parties prenantes, que ce soit dans le secteur intercontinental, logistique ou portuaire. Cet ensemble d'objectifs dérive des préférences émises par les parties prenantes : les transporteurs routiers par exemple veulent des tares basses, des palettes larges et des conteneurs grand volume, tandis que les opérateurs ferroviaires veulent des palettes larges et grand volume, les opérateurs intercontinentaux demandent de la stabilité. Les décisionnaires doivent apporter des réponses claires aux problèmes de métrages, de capacité, de conformité et d'économies.

Les décisions concernant le 45' PW vont affecter les diverses parties prenantes, y compris les clients, les coopérateurs, les transporteurs routiers, le ferroviaire, les clients du transport intercontinental et toute la logistique du secteur. Ma question est la suivante : quelle est l'efficacité des conteneurs 45' PW ? Y a-t-il des obstacles ou des spécificités à l'entrée des ports ? Comment contourner ces obstacles et faire bénéficier chacun de l'apprentissage des usages pour éviter les effets négatifs qui existaient il y a deux ou trois ans ?



Sjaak MELISSANT Managing Director de CoolBoxx LE CHOIX DU 45' PW A TEMPERATURE DIRIGEE



J'ai travaillé pendant 12 ans chez un de nos partenaires spécialisé dans le transport réfrigéré, principalement en Grande-Bretagne et en Irlande, avant de rentrer chez Coolboxx. Au début des années 2000, nous avons observé la mutation de l'industrie du transport et compris la nécessité de nous adapter. Nos concurrents ont eu recours à de la main d'œuvre à bas coût, notamment en embauchant des chauffeurs polonais ou roumains. Selon nous, ce n'était pas une solution viable à long terme et la réponse logique était le recours au transport intermodal. Au début des années 2000, nous avons commencé à investir à petite échelle dans des conteneurs réfrigérés 45' PW. A l'époque, il s'agissait de 42 palettes standardisées. Nous avons commencé à accumuler des connaissances sur cette industrie, rapidement pris conscience des avantages du conteneur intermodal et avons fondé Coolboxx en 2004.

Coolboxx est une corporation de trois entreprises : deux entreprises de transport et une entreprise composée d'opérateurs multimodaux. Nous percevons le marché sous un angle différent, celui d'une compagnie de transport spécialisée dans le transport frigorifique.

Avec les 33 europalettes, nous avons désormais à disposition une capacité suffisante pour être compétitifs par rapport au transport routier. Notre concept est basé sur deux paramètres : l'intermodalité et le contrôle de la température. Le 45' PW combine la capacité d'une semi-remorque et la flexibilité d'un

conteneur. Cela signifie que nous pouvons avoir recours à différents modes de transports. A notre port d'arrivée, il doit y avoir une connexion par rail ou voie navigable sans laquelle nous n'apportons aucune valeur ajoutée.

Concernant la disponibilité, nous pensons devoir faire face d'ici quelques années à une pénurie de chauffeurs routiers. En Hollande, les prévisions indiquent que d'ici 2015, il manquera environ 55 000 chauffeurs. Le marché doit changer ! Nous avons trois chargements dont deux pour la Norvège. Nous utilisons une semi-remorque pour prendre les trois chargements en une journée dans la zone de Roselam, l'expédier le week-end par bateau pour qu'elle arrive le lundi matin dans les fjords d'Oslo. Ainsi, nous pouvons effectuer les livraisons le lundi après-midi, voire le mardi matin au plus tard. Si nous utilisons le mode routier, trois semi-remorques chargées le vendredi pour une livraison le lundi matin, sont nécessaires.



Il faut toutefois recharger quelque part et, le trajet durant au moins 4 jours, mobiliser trois chauffeurs sur la route, soit 15 jours perdus. Nous espérons donc que le service que nous offrons deviendra de plus en plus intéressant pour le marché. Cela dépend bien sûr de la disponibilité des équipements maritimes. Nous n'avons que quelques conteneurs en place et nous essayons de les exploiter au sein d'un réseau de partenaires et de compagnies tierces. Concernant la durabilité, nous sommes tous conscients des enjeux environnementaux et de la nécessité de réduire les émissions de CO₂.

Comment gérons-nous nos conteneurs ? Pour le shortsea, nous avons le Lo/Lo et Ro/Ro, les deux ayant leurs avantages et leurs inconvénients. Le Lo/Lo représente la meilleure option tarifaire et le Ro/Ro convient mieux au niveau de la vitesse. Si nous travaillons pour un supermarché et devons transporter de grands volumes vers les dépôts britanniques de ce même supermarché, nous allons devoir charger dans l'après midi et livrer le lendemain avant 16 heures. Malheureusement, c'est impossible avec le Lo/Lo. Le marché du Ro/Ro se développe car de plus en plus d'opérateurs offrent la possibilité de stacker des unités de transport.

Les coûts vont par conséquent baisser. Le service est excellent et présente moins de risques de dommages. Nous essayons toujours de trouver une combinaison rail/shortsea/route

Nous utilisons également au maximum le ferroutage. Pour cela, nous avons développé un conteneur réfrigéré qui est une bonne solution pour le rail. Coolboxx a décidé de travailler avec une unité totalement électrique ainsi qu'avec un générateur, qui peut être détaché du conteneur lorsque celui-ci n'est pas utilisé pour le ferroutage. Un exemple : si nous chargeons en Italie pour l'Irlande, nous allons utiliser le conteneur entre Novarra et Rotterdam. Dès que le conteneur arrive à Rotterdam, nous retirons le générateur d'une capacité de 2500 Litres de diesel et d'une autonomie de 6 jours. A partir de Rotterdam, le conteneur est transporté en Lo/Lo vers l'Irlande. Le générateur restera à Rotterdam ou sera connecté à un autre conteneur qui partira vers une autre destination, tandis que le conteneur continuera son voyage vers l'Irlande.



Le réseau Samskip, partenaire de CoolBoxx

Nous pouvons utiliser nos équipements sur un réseau, même si ce n'est pas automatiquement la totalité du réseau pour le moment. Dans les pays de l'Europe de l'Est, nous devons encore faire face à une très forte concurrence dans le domaine du transport routier parce que les coûts de main d'œuvre y sont très bas. Toutefois, nous entrevoyons un changement. Le concept que nous exploitons est excellent et offre une très grande souplesse. Nous visons plus particulièrement le commerce transfrontalier car nous pouvons aller d'Irlande à St Petersburg et d'Italie en Finlande, ce qui fait la différence avec le transport routier. Dans le marché des transports en Hollande, les entreprises sont spécialisées vers un ou deux pays (une liaison Hollande-UK ou Hollande-Allemagne par exemple).

L'intermodalité est un grand pas en avant si l'on exploite le réseau de façon optimale. Cependant, il faut davantage que des conteneurs 45' PW. Nos partenaires sont équipés de générateurs et peuvent transporter les marchandises de manière à garantir

la chaîne de froid de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement. Un bon système de communication est primordial car nous devons échanger de nombreuses données avec notre réseau. Si nous déposons un conteneur de légumes dans un terminal, notre responsabilité ne s'arrête pas là car nous devons garantir la température et le suivi du chargement. Nous avons investi



dans des outils de suivi et sommes les seuls à offrir ce genre de service. Nous pouvons ainsi réaliser le suivi de notre chargement et fournir aux clients des informations pertinentes à n'importe quel moment de la journée. Nos services fonctionnent 24h/24h, 7j/7j. Cela est possible grâce au travail étroit mené avec nos partenaires dont nous dépendons en partie, bien que nous soyons indépendants. Nos partenaires sont, entre autres, Samskip qui offre un bon réseau de conteneurs multimodaux. L'intérêt du client guide nos choix. Si nous sommes en attente pour un transit rapide par exemple, nous utiliserons le Ro/Ro. Malheureusement, Samskip n'a aucun réseau Ro/Ro. Si nous voulons proposer davantage de départs par semaine, nous devons envisager d'autres alternatives. Si l'un de nos partenaires part pour la Norvège ou pour la Suède, nous pouvons utiliser le train et une large gamme de départs shortsea, pas seulement au départ de Rotterdam mais aussi de Zeebrugge vers Göteborg. Nous devons être en mesure de proposer toute une variété de possibilités et de solutions compétitives par rapport au transport routier.

Nous avons des compagnies de transport routier partenaires du concept Daily Fresh. Gico, Northoplan et Samskip coopèrent tous trois au concept. Daily Fresh possède trois entrepôts en Hollande à Maasdijk (7100 m²), Dunkerque (6000 m²) et Venlo (18000 m²). Pourquoi Daily Fresh ? Parce que les deux partenaires coopèrent dans Coolboxx et Daily Fresh. C'est un service que nous avons commencé à offrir l'année dernière avec un départ hebdomadaire d'Agadir et Sousse vers Dunkerque en partenariat avec IMTC, un opérateur shortsea marocain.

Daily Fresh avait un projet dont nous étions partenaires. Des conteneurs réfrigérés 45 pieds étaient embarqués à bord des navires vers Agadir, chargeaient des fruits et légumes, puis revenaient le lundi après midi à Dunkerque, d'où nous prenions en charge les conteneurs pour effectuer les livraisons en Europe, vers Munich, le Royaume Uni et Rungis. Nous avons un programme complet pour Daily Fresh avec la prise en charge des cargaisons par nos transporteurs routiers partenaires. Nous offrons également un service « porte-à-porte » avec une chaîne de froid complète, ce qui représente une forte valeur ajoutée. Les réponses de nos partenaires et de nos clients sont très positives car la chaîne est courte et nous n'avons pas à décharger en route les produits venant de Sousse.

Nous avons mis en place cette coopération étroite avec nos partenaires et cela fait toute la différence parce que nous sommes des spécialistes de l'intermodalité et que nous faisons partie d'un grand réseau. Daily Fresh a de nombreux contacts avec le marché des fruits et légumes frais, des exportateurs, des supermarchés, des importateurs et nous avons 30 ans d'expérience dans le shortsea. Nous partageons de nombreux savoir-faire à travers nos partenariats, bien que nous ayons chacun des équipes dédiées : Daily Fresh gère le commercial, Gico la partie transport routier et nous échangeons continuellement des données. Nous offrons un « one stop shop », que ce soit du shortsea ou une solution intermodale en Europe. C'est à mon sens ce qui fait la différence.

De nombreux changements vont encore intervenir dans la technologie des conteneurs à température réfrigérée. Le conteneur est encore trop lourd. Il pèse 6 tonnes à vide, auquel il faut ajouter le poids du châssis et du véhicule tracteur, soit 20 tonnes environ au total. Une semi-remorque peut porter 2 tonnes de plus. La charge utile est plus importante. Nous pensons que des évolutions interviendront sur le marché de manière à ce que ces produits puissent être répan-

du en Europe. Concernant le réseau intermodal, dès que les départs hebdomadaires seront plus réguliers, il pourra s'étendre et représenter une meilleure solution pour nous tous. Il est donc vital d'avoir des partenaires stratégiques.

Concernant l'économie, nous savons que les gouvernements misent sur la protection de l'environnement et sur le rôle joué par les transports dans les émissions de CO₂. Nous pouvons offrir des solutions.

J'ai par ailleurs relevé 3 problèmes majeurs qui devraient augmenter la pertinence du 45' PW :

- La pénurie de chauffeurs d'ici 2015,
- Le coût effectif du Lo/Lo et le temps effectif du Ro/Ro,
- Le réseau physique et le réseau de communication Pourquoi le 45' PW stagne-t-il en France ? A cause des ports ou des réseaux intermodaux ? Quels moyens financiers utiliser pour faire des 45' PW ?

TABLE RONDE OPERATIONNELLE, CONCRETE ET COMMERCIALE

animé par Ioannis G. KOLIOUSIS, PROPS



René Lerat, François Potier, François Soulet de Brugière, Ioannis G. Koliouis et Sjaak Melissant

François SOULET DE BRUGIERE, Directeur Général de Société de Recherche de Synergies

Intéressons nous d'abord au contexte international. Nous utilisons environ 100 000 TEU par an, essentiellement de l'import, et la première chose qui nous importe, est de trouver à l'origine les conteneurs nécessaires pour transporter la marchandise. De fait, nous sommes bien obligés de nous tenir à ce qui se fait sur le marché. Or aujourd'hui, sur le marché Asie-Europe, il y a essentiellement des 20', des 40' et des 40' High Cube. Il y a peu de 45' PW parce qu'ils sont trop grands à quelques centimètres près, ce qui nous oblige à prendre des 45' avec des pans coupés qui coûtent plus cher à l'achat et à l'entretien. Ceci explique qu'il soit assez peu utilisé. En conséquence, nous avons beaucoup de 40' et de 40' High Cube sur la ligne Asie-Europe et beaucoup de 45' sur la ligne Asie-Amérique. Il s'agit ici de 45' maritimes, c'est-à-dire ceux qui mesurent 13,72 m. Il y a donc une spécialisation qui s'impose à nous parce qu'il faut, pour faire tourner un bateau, trois fois plus de conteneurs qu'il n'y en a sur le bateau. Lorsque vous envisagez de faire un loop européen avec 10 bateaux qui font 11 000 TEU chacun, cela fait 330 000 TEU à trouver, soit environ 250 000 conteneurs, et les unités européennes, telles qu'elles sont conçues aujourd'hui, ne seront pas prêtes à s'imposer dans ce domaine.

Dans le domaine européen, nous pouvons effectivement faire plus de choses. Dans ce contexte, le conteneur multi-usages est peu utilisé par rapport aux camions. De plus, nous utilisons de moins en moins le chemin de fer dont la fiabilité n'est toujours pas assurée, et sur les wagons isolés, la vitesse moyenne de

déplacement d'un wagon de chemin de fer en France est de 18 km à l'heure. De ce fait, par rapport aux camions, la rentabilité du train est extrêmement faible et bien que tous nos entrepôts y soient embranchés, nous avons une très faible utilisation du chemin de fer. Par conséquent, nous mettons en œuvre la multi-modalité surtout entre la route et le fleuve.

Dans ce cadre, nous sommes le plus gros chargeur français de conteneurs sur le fleuve. Actuellement, notre problème est que les nouvelles UTI et les conteneurs qui ont les flancs bâchés et des parois minces ont une durée de vie beaucoup plus faible qu'un conteneur classique. Cela s'en ressent également dans le prix car même s'il est relativement peu cher par rapport à ce que cela représente, les réparations coûtent cher. En ce qui concerne les conteneurs frigo, le problème réside dans le fait que le système frigorifique fait partie du conteneur alors qu'il est à l'extérieur sur un camion. De fait, un camion frigorifique a toujours plus de volume qu'un conteneur frigo. De plus, les transporteurs préfèrent souvent avoir des camions équipés d'une caisse plutôt que d'avoir un système électrique renforcé pour pouvoir utiliser le système électrique du conteneur frigo.

Au niveau de la distribution (super et hypermarché), les produits frais sont ceux qui voyagent le moins. Mis à part certains produits bien particuliers, les distances sont trop courtes pour que le 45' frigo soit pertinent. Cela représente quelques dixièmes de pourcentage de la part que nous faisons. Par contre, nous nous intéressons au conteneur 45' qui s'adapte à la fois sur la route et sur le fleuve, puisque nous



François Soulet de Brugière

transportons assez fréquemment un certain nombre de produits, particulièrement les produits secs, sur des distances qui vont de 500 à 800 km, y compris au travers des frontières. Par ailleurs, nous avons pu remarquer à ce titre que plus les parois étaient dures, plus il était difficile de nous voler la marchandise. Il faut comprendre qu'un fourgon ou un conteneur bien métallisé assure beaucoup moins de pertes que les autres véhicules. Pour le moment, nous regardons ces expériences avec intérêt, et y participons lorsque nous le pouvons, particulièrement lorsque le fleuve est concerné. Cependant, c'est encore une part extrêmement faible de notre activité.

Enfin, pour les ports français, il y a encore de la place pour amener vos conteneurs. Les ports ne sont pas du tout contre le fait de passer de 40' High Cube à 45' PW, et c'est d'autant moins leur problème puisque nous n'allons plus nous occuper de manutention mais seulement de surfaces. Les ports regardent cela de façon très sereine. Ceci étant, le problème principal, me semble-t-il, est ce qu'en disent les compagnies maritimes. Nous revenons au problème de l'organisation des navires avec des cellules qui ne sont pas toujours très bien équipées pour traiter les 45' pour les liaisons Europe-Asie. Toutefois, les compagnies maritimes font des progrès importants et tous les navires qui sortent depuis quatre ou cinq ans sont tous équipés, à ma connaissance, pour traiter les 45'. En conclusion, du point de vue du port et de l'utilisation maritime des 45', il n'y a pas réellement de problèmes, à condition de rester dans les bonnes largeurs. D'autre part, il n'y a pas de problème sur la longueur.

François POTIER, Responsable du service des Études Économiques de Brittany Ferries

Mon point de vue est celui d'un non-spécialiste du conteneur qui peut être une solution de développement. Le Ro/Ro semble être la solution de rapidité et c'est son principal avantage par rapport au Lo/Lo. L'objectif est de trouver toutes les complémentarités possibles pour abaisser le coût du transport et améliorer sa performance. Nos activités trans-Manche (Ouest de la Manche) se font surtout entre le Sud du Royaume-Uni et le Nord de l'Espagne, et c'est essentiellement là que le potentiel du 45' peut nous intéresser. Toutefois, notre cœur de métier reste le transport des passagers et de fret. Nous avons des outils



René Lerat, François Potier et François Soulet de Brugière

de plus en plus polyvalents et ne pouvons donc pas négliger le 45'. Cependant, ce n'est pas une piste de diversification de Brittany Ferries. Nous pourrions en effet, à la marge, servir les intérêts d'opérateurs de 45' qui ont besoin, pour une partie de leurs flux, de rapidité sur certains segments, ou parfois d'un repositionnement. Mais ce n'est cependant pas aujourd'hui une piste exclusive de développement. En revanche, si nous voulons travailler avec des conteneurs, nous devons être capables de les traiter et de les double-stacker mais aujourd'hui, la plupart des Ferries trans-Manche ou sur de plus longues lignes ne sont pas équipés pour le double Stack. C'est donc une piste de développement pour des constructions futures pour éventuellement traiter une partie de ces flux pour un ferry traditionnel.

Le développement du 45' fait partie de l'évolution des métiers du transport. Le transport des années 80, la logistique des années 90, le Supply Chain des années 2000 et le contexte actuel de globalisation font que le secteur du transport et de la logistique a pris un poids considérable depuis 20 ou 30 ans. De ce fait, les acteurs de Supply Chain ont aujourd'hui des moyens supplémentaires. À partir de là, si le 45' est une unité qui permet de faire réellement des gains de productivité et d'abaisser le coût du transport pour les chargeurs, le développement devrait se produire. Pour cela, nous attendons de voir des 45' sur nos ferrys traditionnels et d'avoir des demandes. Nous sommes tout à fait prêts à étudier certaines demandes, y compris en trans-Manche. Aujourd'hui, nous sommes capables de transporter des conteneurs sur l'Espagne bien que nous ayons des problèmes de compétitivité du fait que nous ne pouvons pas les double stacker.

Nous sommes ouverts à toutes les études et négociations possibles, mais ces demandes ne se sont pas manifestées de manières très pressantes. Le jour où elles apparaîtront, cela signifiera très positivement que le conteneur 45' sera réellement devenu une unité intermodale.

René LERAT

En tant qu'opérateur manutentionnaire, nous savons d'expérience que ça fonctionne bien. Nous avons, à Radicatel, deux lignes qui traitent les 45' sur l'Irlande et nous sommes prêts à en accueillir beaucoup d'autres. Le système fonctionne aussi bien que les 40' ou les 20' que nous avons sur d'autres lignes transocéaniques.

Ioannis G. KOLIOUSIS

Le 45' PW est une grande opportunité et la faisabilité opérationnelle est totale. Mais comment convaincre les utilisateurs finaux d'utiliser les 45' PW à la place de tous les autres modèles standardisés de conteneurs ?

François SOULET DE BRUGIERE

La meilleure façon de convaincre est d'abord d'avoir un service de bonne qualité, c'est-à-dire fiable, à un prix moins élevé qu'un autre. Si vous offrez un service moins fiable à un prix plus élevé, vous aurez un accueil certes poli mais assez frais. Nous attendons des opérateurs qu'ils nous montrent que le 45' est plus intéressant sous toutes ses formes que le 40' actuel ou le camion. Dans un certain nombre de cas où les distances sont relativement courtes (entre 200 et 800 km), le camion reste extrêmement compétitif. En revanche, sur de longues distances (Sud de l'Allemagne ou Europe centrale), le 45'PW est une solution intéressante. Cela dit, nous aurons encore pendant un certain temps deux systèmes qui cohabiteront : un système de shortsea qui peut effectivement se faire à partir de 45', bien que plus fragile, et un système transocéanique qui restera fondé sur les 40', voire les 45' de type ISO.



QUESTIONS/REPONSES ET DEBAT AVEC LA SALLE

Claude BOULEY, SNCF Geodis

Pourquoi un navire Lo/Lo est-il plus lent qu'un navire Ro/Ro ?

François POTIER

Techniquement, il n'y a aucune raison qu'il soit plus lent. La durée des opérations commerciales est un peu plus lente. Tout est fait sur le Ro/Ro pour pouvoir opérer sur les navires entre 1 h 30 et 2 h (chargement-déchargement). Cependant, sur les capacités qui sont celles du Ro/Ro, nous ne pourrions pas même pas décharger l'équivalent de 800, donc encore moins 1000 à 2000 EVP dans le même temps. Les autoroutes de la mer n'ont pas été beaucoup plus étudiées sur un concept Lo/Lo mais personne n'interdisait de soumettre des dossiers Lo/Lo. L'objectif était de trouver une solution alternative à la route. La route répond à des impératifs de délais, de turn-over du matériel et des chauffeurs, qui font qu'elle reste, malgré tout et dans bien des cas, le meilleur moyen d'aller rapidement d'un point A à un point B, principalement pour les produits frais et plus généralement pour les produits dont nous voulons limiter la durée de stockage.

Claude BOULEY

Si demain, les compagnies maritimes vont de l'Asie vers l'Europe avec les 45' PW et vous offrent des conditions entre 5 et 10 % moins chères, que faites-vous ? Continuez-vous à charger en 40' ou décidez-vous d'utiliser le 45' PW ?

François SOULET DE BRUGIERE

En premier lieu, sans doute allons-nous tester la solution. D'autre part, nous attendons que d'autres compagnies en disposent, pour éviter tout risque d'augmentation de prix. Nous préférons avoir plusieurs offres avec la même solution. Actuellement, nous essayons d'adapter nos chargements aux conteneurs 40', cela signifie qu'il faut adapter la taille des cartons pour optimiser les chargements. Passer aux 45' PW nécessitera d'autres modules. Par ailleurs, lorsqu'il faut dire au fournisseur qu'il doit adapter l'optimisation à chaque conteneur, nous prenons le risque que le chargement ne soit plus systématiquement convenable. Cela nous intéressera lorsque nous sentirons un réel engagement de la part de la profession à ce

titre.

Claude BOULEY

Si vous chargez le 45' PW en conventionnel, vous pouvez garder les mêmes unités et bénéficier malgré tous des réductions puisque c'est établi sur les frais fixes du conteneur, et que plus le volume est grand, moins le coût de transport est élevé une fois ramené à l'unité.

François SOULET DE BRUGIERE

Il faut distinguer le shortsea et le transocéanique. En effet, dans le cadre du shortsea, il y aura même du retour pour ces conteneurs. Dans le cadre du transocéanique, il faut disposer des outillages au départ, et c'est dans notre cas le principal problème. Par ailleurs, nous disposons de très peu de 45' avec les coins chanfreinés.

Michel NEUMEISTER, Journal de la Marine Marchande

Lorsque les clients d'Auchan vont désertier l'enseigne parce que vous avez des consommations de CO₂ en produits moins bonnes que d'autres grandes surfaces, aurez-vous une démarche un peu plus proactive qu'actuellement ? Cette situation peut-elle rester en l'état encore longtemps lorsqu'on travaille principalement avec le grand public ?

François SOULET DE BRUGIERE

Le grand public aime en effet les produits verts à condition que cela ne lui coûte pas plus cher. De ce fait, avant qu'il ne s'oriente uniquement sur le CO₂, il y en a encore pour un moment. D'autre part, le calcul



du CO₂ est quelque chose de relativement compliqué. Aujourd'hui, nous nous battons pour obtenir une définition précise.

Exemple des haricots du Kenya : les avions qui reviennent de la Réunion et de Madagascar sur l'Europe reviennent avec des soutes vides, mais ils sont pleins de passagers. De ce fait, lorsque l'avion s'arrête au Kenya, le fait de prendre des palettes de haricots ne lui fait pas dépenser 1 g de carburant de plus. Autrement dit, la consommation de CO₂ du haricot du Kenya représente en réalité la quantité de CO₂ qu'il y a entre l'aéroport de Roissy et le marché de Rungis. Finalement, le haricot qui vient de Brest jusqu'à Rungis émet plus de CO₂ que celui qui vient du Kenya !

En fait, tout dépend de la façon dont vous calculez le CO₂. Il est possible d'effectuer des moyennes, mais le calcul reste toujours très difficile à vérifier. Un ferry qui traverse le golfe de Gascogne en plein hiver va bien évidemment dépenser plus de CO₂ que le ferry qui fait le même trajet en mer plate en plein été. D'autre part, avec 50 % de remplissage, devons-nous compter le CO₂ affecté aux produits à deux fois ce qu'il serait si le bateau était à 100 % de remplissage ? En conclusion, nous sommes encore très loin de disposer d'une solution suffisamment pertinente pour que le client choisisse son produit à partir de cela. L'affichage est CO₂, à l'heure actuelle, ne signifie pas grand-chose.

Ioannis G. KOLIOUSIS

Les opérations autour des 45' PW sont faisables et présentent de belles opportunités. D'après mon expérience, c'est la solution la plus économique que l'industrie shortsea puisse utiliser pour le moment. Nous devons donc nous pencher sérieusement sur cette solution pour les années à venir.

ECLAIRAGES CROISES

Arthur FOURNEL *Directeur Régional de Marfret*

et André POIRET *Directeur Logistique de UPM France*

LE 45' PW SUR LA LIAISON PARIS - ROUEN : RETOUR D'EXPERIENCE



Arthur FOURNEL

En 2005, à côté de nos activités traditionnelles de transport de conteneurs ISO 40' et 20', avec une flotte de 40' PW, nous avons débuté des activités de transport de conteneurs par voie fluviale, d'abord entre Le Havre et Rouen, service prolongé par la suite vers le port de Gennevilliers. Ensuite, nous avons démarré de nouveaux services dans le nord de l'Europe.

Au cours de ces premières années d'activité de transport de conteneurs maritimes ISO 20' et 40', nous avons été amenés à rencontrer le groupe UPM France qui nous a fait part d'une demande qu'André POIRET va vous expliquer.

André POIRET

Ces dernières années, nous avons commencé à travailler à une étape plus cohérente au niveau du développement durable, avec comme objectif la baisse sensible des émissions de CO₂ sur nos transports.

UPM est, aujourd'hui, une industrie bio et forestière mais nous sommes, à l'origine, des papetiers. Nous travaillons à développer un avenir nouveau basé sur l'innovation et notamment les produits connexes au papier et au bois. En 2010, nous avons approché les 9 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Nous produisons dans 15 pays et avons un réseau de vente mondial. Nos produits sont tous fabriqués à partir de

matières premières renouvelables et sont tous recyclables.

Notre secteur principal est le papier. Nous fabriquons des papiers magazines, des papiers fins, du papier journal et des papiers spéciaux servant de support notamment pour nos matériaux évolués et des étiquettes. Nous avons déposé quelques brevets en matière de production d'étiquettes RFID. Nous produisons du contreplaqué et des composites de bois qui sont des lames de parquet qui ressemblent à du bois, mais qui sont à base de bois et de plastique recyclé venant de nos usines.

Aujourd'hui, nous développons la partie énergétique et sommes producteurs de pâtes de papier essentiellement en Finlande, et en Uruguay où nous sommes également propriétaires forestiers. Nous fabriquons de l'électricité à base d'hydraulique, mais également depuis peu à base de biomasse en se servant des fibres non utilisées dans notre production comme carburant d'usine de fabrication.

Nous travaillons également à développer des biocarburants de deuxième génération à base de bois et de biomasse. Il y a une dizaine d'années, nous nous sommes engagés dans une démarche pour trouver une solution alternative au tout routier, au départ pour le transport des papiers à recycler et ensuite, nous avons associé les papiers neufs dans les modes de transport qui peuvent être économiquement acceptables et qui conduisent à une réduction du nombre de camions en circulation aujourd'hui sur les routes.

Le fluvial est une opportunité pour nous. Notre usine de Rouen se situe en bord de Seine, à 120 kilomètres de Paris. Nous fabriquons du papier à 100 % à base de papiers recyclés que nous récupérons dans notre forêt principale se trouvant en région parisienne, à savoir la collecte sélective des ménages. Nous avons 6,5 millions d'habitants en Ile-de-France qui nous servent de producteurs de matières premières. Nous



La Seine favorise le développement fluvial

travaillons essentiellement avec le SYCTOM de l'agglomération parisienne qui contribue à hauteur de 60 000 à 65 000 tonnes de papier à recycler par an sur plusieurs centres de tri qui sont soit bord à quai, soit un peu plus distants.

Pour nous, la situation et la localisation sont idéales, sachant que nous utilisons également le Port de Rouen pour nos produits fabriqués en Finlande, papiers magazines et papiers spéciaux. Nous cherchions un moyen de combiner les produits que nous produisons et que nous importons de Finlande, et les papiers à recycler en provenance de la région parisienne.

En 2005, notre première étape a été d'utiliser une péniche équipée d'une pince à balles. Cette unité est



Péniche équipée d'une pince à balles



toujours en fonctionnement et nous sert pour tous les centres de tri qui sont bord à quai.

En 2007, une évolution technique nous a aidés. Avec l'aide de la société Marfret, nous avons travaillé sur ce dossier, UTI. Nous allons, à l'avenir, intégrer l'euro-conteneur 33 palettes dans nos chaînes logistiques. Ce sont des caisses mobiles 45 pieds à rideaux coulissants. Fin 2007, nous avons signé un contrat avec la société Marfret qui a acquis pour nous 70 euroconteneurs. 10 caisses sont équipées d'un système de rails



à l'intérieur pour pouvoir aider au déchargement des bobines de manière autonome par le chauffeur. Il peut directement amener les bobines à l'arrière des conteneurs, lesquels, à hauteur de 2,40 mètres sous barre, nous permettent de charger aussi bien des bobines de papier que des balles de papier à recycler.

L'avantage de cette solution est essentiellement environnemental. Notre partenariat avec le SYCTOM nous a permis d'avoir un contrat de très longue durée et surtout des prix relativement intéressants au niveau de la reprise. Il s'agit de fidéliser nos tonnages et de les ramener systématiquement de Paris vers Rouen pour stabiliser nos approvisionnements.

Au niveau environnemental, nous avons enlevé, avec ce système 4 500 camions sur l'autoroute A13, soit l'équivalent de deux jours de camions. Nous avons un peu diminué les temps de congestion interrégionaux avec une réduction, évaluée avec le concours de l'ADEME, de 40 % de consommation de gasoil, donc une réduction de CO₂ de 40 %.

Arthur FOURNEL

Notre projet en tant qu'opérateur est un peu différent de ce qui a été évoqué jusqu'à présent puisque nous sommes dans le cadre du transport national. Nous bénéficions, du fait de l'utilisation de plateformes multimodales fluviales et peu maritimes, de terminaux fluviaux dont les coûts de fonctionnement ne sont pas les mêmes que les terminaux maritimes. On parle d'un différentiel de plus de 60 %. Cela nous permet d'absorber un peu mieux les coûts supplémentaires liés aux ruptures de charges.

Par ailleurs, concernant l'utilisation des 45' PW, c'est à minima deux fois par semaine, et pour certains d'entre eux encore plus fréquemment, que nous allons ouvrir et fermer les portes du conteneur, ce qui est largement supérieur à un conteneur maritime classique. Le conteneur nécessite donc des manipulations particulières et un renforcement.

Après trois ans d'expérience et avec un certain recul, il s'avère que nos craintes étaient relativement infondées. Nous avons les 45' PW à rideau. Le moyen de manutention utilisé pour les chargements et déchargements fait la différence. La manipulation avec un portique maritime ou fluvial ne pose quasiment aucune difficulté. C'est plus problématique lorsqu'ils sont manipulés avec des grues ou des stackers à pan

négatif.

Avec des portiques maritimes ou fluviaux, le taux de dégâts « classiques » liés aux manutentions est tout à fait raisonnable et les coûts de maintenance supérieurs à un 40' ou un 45' classique sont tout à fait acceptables. Unit45 a réfléchi sur des versions, en rigide, ouvertes sur les côtés, alternatives pour le futur.

Concernant le problème des poids et de la limite en 44 tonnes, nous utilisons des 45' Curtain Sides qui, contrairement aux 45' présentés jusqu'à présent, ne font pas 4 tonnes de tare mais presque 6. Ils sont renforcés sur les côtés et au-dessus, afin que nous puissions retirer les deux flancs du conteneur intégrés à la structure. L'ensemble fait que le conteneur pèse plutôt autour de 5,6 ou 5,7 tonnes que 4 ou 4,5 tonnes.

Nous parvenons à compenser ce défaut par l'utilisation de la réglementation transport 44 tonnes. Cela nous permet de dire à nos clients, en particulier à UPM : « Vous pourrez charger jusqu'à 28 tonnes de marchandises dans le conteneur ». Si demain la réglementation évolue, non seulement nous n'aurons plus d'avantage concurrentiel, mais nous serons désavantagés. C'est un point sur lequel nous devons tous travailler. Certains opérateurs de conteneurs, loueurs ou constructeurs, réfléchissent à alléger les systèmes, mais nous n'arriverons pas à compenser les différences.

Martin BUTRUILLE

Concernant les conteneurs en Chine, est-ce un « parcours du combattant » ? Comment cela se passe-t-il aujourd'hui ? Est-ce qu'ils fabriquent rapidement ou



Arthur Fournel et André Poiret

© BP2S

sont-ils débordés par le manque de 40' classiques ? Les 45' sont-ils bien traités au niveau des commandes d'équipement ?

Arthur FURNEL

C'est un peu différent pour des Curtain Sides que pour des Drys. Concernant nos conteneurs, la technologie n'est pas maîtrisée par tous les fabricants et fait l'objet de diverses licences. En général, il est beaucoup plus long de trouver des clients que de faire fabriquer des conteneurs. Lorsque l'on en arrive à commander la flotte ou la faire progresser, ce n'est pas ce qui pose le plus de problèmes.

Par ailleurs, le marché de la location de 45' en Europe n'est pas inactif, il y a des réserves, même en Curtain Sides. En général, pour quelques dizaines de conteneurs, cela ne pose pas de grosses difficultés aujourd'hui. Même s'il fallait faire construire une flotte de 10 000 ou 20 000 unités en peu de temps, nous trouverions des solutions.

André POIRET

Les conteneurs ont été adaptés pour une certaine part au trafic de volume de papier, sachant que l'intérêt d'avoir des conteneurs en 2,55 mètres au lieu de 2,50 mètres est qu'aujourd'hui, nous avons des bobines qui ont un diamètre de 1,25 mètre et lorsque nous les jumelons, cela fait mathématiquement 2,50 mètres. Il faut pouvoir les rentrer entre les poteaux. Il a fallu adapter les conteneurs avec un peu de souplesse en matière de localisation et de déplacement des poteaux à l'intérieur, afin que nous puissions rentrer les bobines selon les tailles. De toute façon, la base reste la même. C'est juste l'adaptation de techniques au moment de la fabrication. Ce n'était pas ce qui nous a fait perdre du temps.

Nous avons contractualisé fin décembre début janvier, et nous avons mis en route la nouvelle organisation au mois de mai. Nous étions sur un projet datant de plusieurs années et nous essayions de trouver une solution avec le SYCTOM de l'agglomération parisienne depuis plusieurs années. Nous n'étions pas à quelques mois près pour la mise en service de ces conteneurs. Ce n'était pas le délai de fabrication qui était pénalisant pour nous.

Arthur FURNEL

Nous avons commandé les conteneurs en Chine en 2007 et le délai de fabrication était plus court que le délai de transport. Il y a eu 30 jours de fabrication et 45 jours de livraison.

François SOULET DE BRUGIERE

Concernant la construction des conteneurs en Chine, il y a eu un problème qui est en train de se résoudre. En 2009, il n'y a quasiment pas eu de commandes de conteneurs. La plupart des usines chinoises ont fermé et tous les soudeurs spécialisés sont repartis dans leur région respective. Or, comme vous le savez, la Chine a mis en place un programme de relance de 400 milliards de dollars qui porte essentiellement sur de l'infrastructure, particulièrement d'acier, pour construire des ponts et autres systèmes pour leurs chemins de fer. Beaucoup de ces spécialistes de la soudure sont restés ensuite dans leur région ayant trouvé du travail dans les conditions qu'ils souhaitaient.

Lorsque la production de conteneurs a redémarré début 2010, des problèmes importants de qualité se sont avérés très pénalisants et le redémarrage de la production a pris plus de temps qu'espéré. C'est en train de se résorber, les soudeurs deviennent expérimentés et nous pouvons penser que nous allons retrouver, en 2011, les mêmes cadences qu'en 2008.

Jean-Marc LOUVET, UPM France

Vous avez parlé de la question des poids et du 44 T. En tant qu'opérateur, avez-vous des commentaires à faire sur les gabarits fluviaux actuels ?

Arthur FURNEL

C'est un point qui nous préoccupe. Pour le trafic du groupe UPM Kymmene, nous avons fait l'acquisition d'un automoteur, petit affluent de la Seine, qui s'appelle le Marfret-Marivel. Il permet de charger trois conteneurs 45' PW de 2,55 mètres et trois conteneurs de front. Or, nous aurions souhaité pouvoir, comme pour des conteneurs maritimes, charger quatre conteneurs de front, comme cela se pratique aujourd'hui sur les réseaux fluviaux généraux de grand gabarit.

La réglementation européenne des constructions nous oblige à maintenir de chaque côté un certain nombre de centimètres (60) et il nous en manque pour être conformes. Nous ferons certainement une

étude avec le Ministère et les services de navigation concernés pour trouver d'autres méthodes en restant dans le gabarit européen classique. Pour les unités fluviales et maritimes, la problématique est similaire. Pour être compétitif, il faut rester dans le standard. Nous pouvons nous permettre d'être au-dessus, mais certainement pas en dessous.

Aujourd'hui, entre Rotterdam et Anvers, les automoteurs chargent environ 200 EVP en 40 pieds. Il faut que nous puissions faire l'équivalent avec des 45' PW.

Christian ROSE, AUTF

Concernant la généralisation du 44 tonnes, nous sommes au début de la mise en place d'une généralisation à partir de véhicules à six essieux. D'autres questions se posent derrière, notamment par rapport à la multimodalité. Quelle est la capacité technique ? Est-ce que vos conteneurs de 45' PW sont en mesure d'emporter 32, 33 ou 34 tonnes de marchandises dans les faits ?

Arthur FURNEL

Les conteneurs que nous exploitons aujourd'hui sont certifiés 32 tonnes, avec la particularité de ne pas avoir de structure sur les côtés. La structure est renforcée ailleurs, mais l'ensemble peut être considéré comme étant globalement plus fragile, ou en tout cas pas aussi résistant, qu'un 45' Dry. Cela dépend de chaque fabricant. D'après les tests réalisés, les conteneurs de 40, 45 pieds ou autres en version Dry, High Cube ou Pallet Wide, ont déjà des capacités de chargement très supérieures aux 28 tonnes classiques que nous utilisons aujourd'hui pour les 40 pieds. La plupart sont certifiés 30 ou 32 tonnes. Nous savons que la résistance de la structure pourra permettre avec de nouvelles certifications d'aller tout à fait au-delà. Nous pouvons envisager aller jusqu'à 36 tonnes sans changer l'économie générale du système ni le design.

André POIRET

Concernant nos produits, nous n'avons pas besoin d'autant de tonnes que cela. Techniquement, 27 ou 28 tonnes est le maximum de ce que nous pourrions mettre en chargement de bobines de papier ou de papier à recycler au retour et nous ne sommes pas encore arrivés à ce niveau-là. Nous sommes plus proches de 25 tonnes.

Arthur FURNEL

Aujourd'hui, ce n'est ni un frein, ni un avantage.

André POIRET

Nous n'avons effectivement pas d'avantage compétitif au niveau de l'augmentation du poids transporté limité à 44 tonnes.

Claire GARNIER

Pourquoi avoir choisi de faire appel aux 45' PW ?

André POIRET

Nous faisons appel aux 45' PW parce que nous avons des bobines allant jusqu'à 3,30 mètres de longueur qui ne rentrent pas dans la largeur d'un 40 pieds ou d'un camion qui est de 1,50 mètre. Nous les chargeons donc dans le sens longitudinal du camion et par le côté étant donné que ces bobines doivent être jumelées. Nous n'avons aucune solution technique pour faire un chargement dans des conteneurs Dry classiques ou autres produits.

Au niveau des centres de tri et de fabrication, les balles sont chargées essentiellement par le côté. Il nous faut de toute façon une ouverture sur le côté pour pouvoir entrer les balles de papier à recycler et les ramener. Nous avons étudié de nombreuses solutions comme la possibilité de transporter en Roll-On Roll-Off, ou de transporter du papier en vrac et l'aspirer. Nous avons tout de même fait beaucoup d'études et nous étions restés sur la partie transport roulier. Le 45 pieds s'est alors imposé comme la solution convenant à toutes les parties. Le SYCTOM était en passe de nous dire de nous débrouiller à trouver une solution pour transporter. Il fallait alors répondre positivement à leur demande.

Arthur FURNEL

Le projet que nous avons mis en place ensemble est un projet de 45' PW Curtain Side. C'est du très beau matériel, mais ce ne sera jamais la norme. Le 45 PW n'est, généralement, pas vraiment du Curtain Side. Pour faire des triangulaires avec un 45 pieds, tous vos sites secondaires après le déchargement des conteneurs devraient être équipés de quais de chargement arrière. Or, en grand export ou pour les lignes les plus longues du shortsea, nous privilégierons le 45 pieds Box puisque le Curtain Side n'a pas beaucoup d'intérêt. En effet, il fragilise, est plutôt plus cher

et même lorsque nous sommes équipés, il n'est pas utile lorsque nous chargeons par l'arrière des quais du client. Le projet UPM a une obligation d'utilisation de chargement par le côté, ce qui est relativement spécifique.

Claire GARNIER

M. POIRET a dit tout à l'heure que c'était un concept en limite de rentabilité pour le transport lui-même. Pourquoi avez-vous adapté ce système ?

André POIRET

Au départ, la raison est politique. La région parisienne poussait fortement pour que nous trouvions une solution alternative à la route. Elle ne voulait plus voir de camions dans le centre, ni en sortie de Paris, parce que cela gênait la circulation. Il fallait leur trouver une solution qui pouvait être du ferroviaire ou du fluvial. Nous avons le choix.

Concernant le ferroviaire, on nous a dit que n'étant pas des passagers, il serait difficile d'avoir des créneaux. Pour le fluvial, nous avons l'opportunité de transporter. Nous avons trouvé la solution au bon moment même si elle n'était pas idéale. Aujourd'hui, nous avons des bandes de transport en vrac. Ce type de 45 pieds ne nous permet pas de transporter en vrac. Il faut donc un conditionnement et mettre en balle. Ce n'est pas si simple que cela.

A moyen terme, la solution était de faire le peu de kilomètres raccordant Gennevilliers ou Evry aux centres de tri de façon à ce que la plus grande part du trajet se fasse de manière fluviale. Nous avons essayé de répondre au mieux à la demande qui nous était faite, mais derrière cela, il y avait un contrat à long terme et des prix garantis. Le facteur économique est noyé dans l'approvisionnement. C'est 20 % de l'approvisionnement de l'usine, ce qui n'est pas négligeable.

Olivier KLEIN *Responsable scientifique du projet U.T.I.L.E,*
Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon (LET)

et Cécile COHAS *Responsable du projet U.T.I.L.E,*
Chargée des relations extérieures et innovations à Voies Navigables de France (VNF)

PROJET U.T.I.L.E (Unité de Transport Intermodal pour une Logistique Européenne)



Olivier Klein

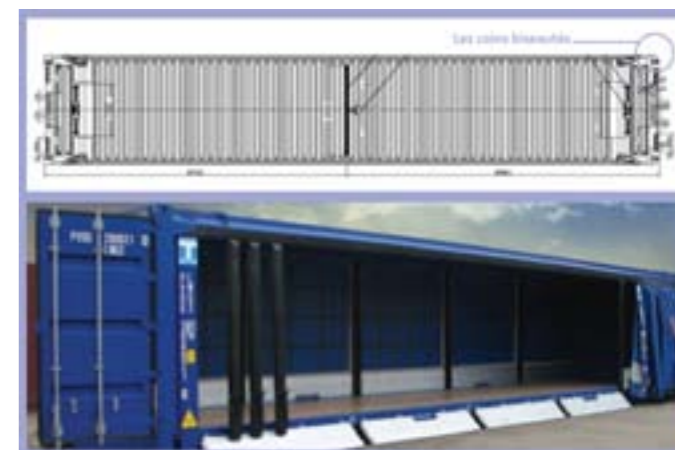
Le projet de recherche U.T.I.L.E concerne une Unité de Transport Intermodal adapté à la Logistique Européenne. C'est une étude de la pertinence et de la faisabilité d'un service fluvial sur le bassin Rhône-Saône adapté aux 45' PW au sein d'une chaîne multimodale avec des maillons ferroviaires et/ou routiers.

L'étude cible des flux palettisés terrestres à l'intérieur de l'Europe. Nous ne sommes pas dans une problématique de franchissement d'un détroit maritime, ni sur le même segment que le shortsea. L'offre concurrente de référence est la route en porte-à-porte. L'étude a consisté en différentes analyses de contexte, à la fois techniques et économiques, une étude de faisabilité avec l'élaboration d'un business plan et une étude économique avec la confection d'un simulateur économique pour voir combien cela coûte en fin de compte.

Ce projet a été réalisé par VNF, l'IFSTTAR (anciennement INRETS), le laboratoire SPLOT d'Antoine FREMONT et l'ENTPE, établissement hébergeant une partie du Laboratoire d'Economie des Transports à Lyon. Nous avons eu la collaboration d'un certain nombre de chargeurs (Conforama, Casino, Leroy Merlin et IKEA) et un comité de pilotage qui a rassemblé assez largement des personnes pouvant être intéressées par ce type de projet.

Nous avons étudié le problème de la compatibilité du 45 pieds avec le mode routier. Il y a la question de la réglementation et du coin biseauté. L'idée est d'arriver à une stabilisation technique de la boîte. Nous sommes face à des problèmes réglementaires, de normes et des problèmes de brevet. Il est bien que des constructeurs de conteneurs inventent des systèmes et déposent des brevets. Mais au bout du compte, cela verrouille également un certain nombre de possibilités d'extension. L'idée est d'avoir un format qui s'adapte à tout le monde. L'adéquation entre le 45 pieds et le mode routier n'en pas vraiment un problème.

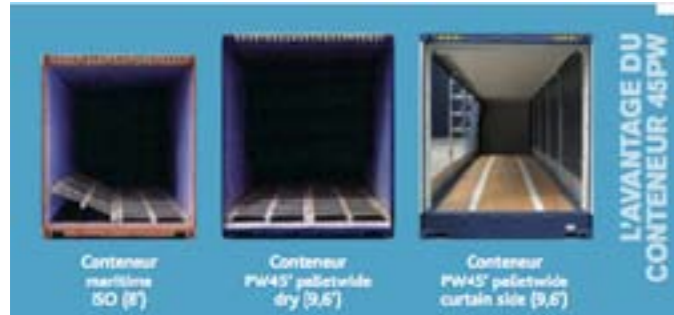
Concernant le 45 pieds avec le mode fluvial, en particulier sur le Rhône, nous avons des problèmes de tirant d'air. En partant de la Méditerranée, vous pouvez



Les coins biseautés du 45' PW

remonter avec quatre rangs de conteneurs jusqu'à Arles, trois rangs jusqu'à Lyon et deux rangs jusqu'à Pagny vers Dole et Dijon et c'est la fin de l'aménagement Rhône-Saône à grand gabarit. La productivité diminue. Sur le problème de tirant d'air, nous n'y pouvons pas grand-chose.

Il y a également un problème en largeur. Il faut garder un espace entre les parois des écluses et celles des navires. Or, les écluses sur le Rhône font 12 mètres et nos coques 11,40 mètres. Si nous mettons les deux plats-bords de 60 centimètres, nous nous retrouvons



avec des cales de 10,10 mètres. Avec nos conteneurs de 2,55 mètres, il ne manque pas grand-chose pour que cela passe. Il y a un vrai problème, car au lieu de mettre quatre conteneurs de front, nous n'en mettons plus que trois dans les barges existantes. Sur la hauteur, nous n'y pouvons rien, mais sur la largeur peut-être.

Il y a deux solutions : soit nous étudions les enjeux de l'espace concernant la largeur entre les parois des écluses et la coque. Il y a des enjeux mécaniques, car en entrant et en sortant des écluses, les bateaux vont provoquer des courants risquant d'abîmer les fondations des écluses. Est-ce vrai ou faux et dans quelle mesure ? Tout cela n'a pas vraiment été étudié.

Il y a également des problèmes mécaniques. Lorsque le bateau entre dans l'écluse, il faut que l'eau dont il prend la place puisse s'évacuer de l'écluse. Si vous mettez un bateau ayant exactement la même taille que l'écluse, à un moment, il y a une limite. Pouvons-nous jouer là-dessus ?

Sur les citernes des navires, il n'y a qu'un plat-bord. Pourquoi en aurions-nous besoin de deux sur les porte-conteneurs ? Si vous supprimez un des deux plats-bords, vous gagnez 60 centimètres et vous avez plus de possibilités. Sous réserve d'une étude d'architecture navale, nous devons pouvoir construire des barges ou des automoteurs qui peuvent accepter quatre conteneurs de front. Pour l'instant, sur le bassin Rhône-Saône, il n'en existe pas. C'est vraisemblablement une des conditions de ces systèmes pour des questions de productivité évidentes.

Nous avons également étudié le 45 pieds avec le mode ferroviaire. Toutes les lignes ne sont pas circulables avec le même gabarit en particulier en France et en Europe du sud où les gabarits sont plus étroits qu'en Europe centrale ou en Allemagne. Les problèmes de gabarit sur le ferroviaire ne sont pas causés par le 45 pieds, mais par les projets d'autoroutes ferroviaires

et le fait de charger des remorques routières sur des wagons.

Aujourd'hui, circulent assez couramment des conteneurs maritimes High Cube pas totalement librement sur la vallée du Rhône. Cependant, l'acheminement des conteneurs High Cube entre Marseille et Lyon impose des contraintes de circulation, un peu équivalente aux autorisations pour le 45 pieds en routier. Dans la réglementation ferroviaire, ils sont traités comme des circulations exceptionnelles. Lorsqu'un convoi comporte des conteneurs High Cube, il n'a donc pas toute liberté d'être dérivé. En tout cas, aujourd'hui, les problèmes de gabarits ne sont pas spécifiquement posés par le 45 pieds, mais par d'autres problématiques qui seront a priori réglées dans le cadre des investissements importants réalisés actuellement pour dégager les gabarits pour les autoroutes ferroviaires.

L'intérêt d'une connexion entre un service fluvial et un service ferroviaire est assez difficile à imaginer. Les capacités des deux services sont du même ordre de grandeur. Si vous amenez 30 ou 40 conteneurs à Paris, vous les mettriez sur un train dans une seule direction. Nous avons du mal à imaginer aujourd'hui l'intérêt de connecter un maillon fluvial avec un maillon ferroviaire. En tout cas, un certain nombre d'opérateurs ferroviaires n'aurait de cesse que d'aller chercher le fret là où il part.

Ensuite, un volet de l'étude portait sur le shortsea shipping. Le 45' PW existe dans le nord de l'Europe, mais peu en Méditerranée. L'intérêt est que le conteneur est gerbable. C'est un aspect marginal de notre étude, car nous voulons faire du fluvial sur un maillon terrestre entre Arles et quelque part le long de l'axe Rhône-Saône.

Nous avons des problèmes de manutention des 45 pieds sur les ports maritimes fluviaux intérieurs et les ports maritimes qui imposent un certain nombre d'équipements. Pour la desserte fluviale, il existe des stackers adaptés. Pour la desserte routière, ce sont toujours les mêmes conditions qui sont relativement bien connues avec un accès rapide au réseau autoroutier, un stationnement suffisant et des aires de manœuvre. Sur le mode ferroviaire, nous sommes sur des choses un peu plus compliquées. Il faut pouvoir former des trains qui feraient au mieux 750 mètres de long.

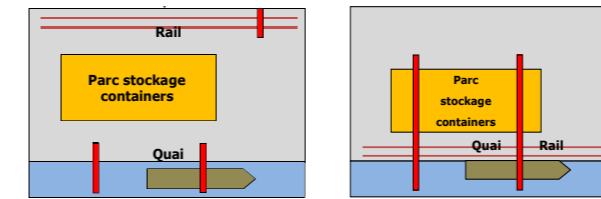


Schéma classique et de type tout sous portique

Le vrai problème du ferroviaire est qu'aujourd'hui, les chantiers multimodaux rail-route ne sont pas positionnés au bord des fleuves et en particulier à Pagny, nous sommes à 30 kilomètres de Gevrey Chambertin qui est le chantier ferroviaire. Comment les opérateurs ferroviaires vont-ils pouvoir faire pour organiser une desserte de Pagny et une de Gevrey ? Nous sommes sur des logiques radicalement différentes. Nous avons des choses à améliorer ou à étudier sur la manutention portuaire avec des solutions pour mutualiser les opérations et avoir des équipements servant à la fois à décharger les barges et à charger les trains. Cela pose moins de problèmes pour le routier.

Vous avez les possibilités de chargement sur une barge circulant sur le Rhône mixant des boîtes de 45 pieds et des boîtes de 40 pieds. Si vous mettez des 45 pieds au milieu des 40 pieds, vous avez un taux de remplissage déplorable. Différents éléments nous font penser qu'une desserte fluviale de 45 pieds n'est viable, pertinente et légitime que si elle est dédiée aux 45 pieds. Le rêve de se dire : « Il y a des flux de conteneurs maritimes qui remontent de Marseille sur le Rhône, nous allons en profiter pour mettre des 45 pieds au milieu » ne fonctionne pas pour des problèmes de chargement et de temps d'arrêt. Nous n'allons pas faire venir les conteneurs de 45 pieds terrestres dans les zones portuaires maritimes à Marseille. Différentes raisons font que cela ne fonctionne pas. Un service fluvial de 45 pieds sera donc un service dédié.

L'étude de faisabilité a consisté principalement à essayer de repérer avec les chargeurs qui étaient dans le comité technique des flux, non seulement en mesurant les volumes qui peuvent éventuellement remonter le long du Rhône, mais en intégrant aussi les conditions logistiques de ces flux qui sont plus ou moins transférables. L'étude de faisabilité avait montré qu'il y aurait auprès des chargeurs identifiés de quoi assurer un fond de cale à un tel service. Entre le potentiellement transférable et l'effectivement

transféré, il y a de la marge. Entre-temps, les prix du routier n'ont pas augmenté ou en tout cas, le différentiel de prix n'a pas diminué. Il ne s'agit pas forcément d'obtenir des chargeurs qu'ils modifient leur logistique pour pouvoir utiliser le fleuve. Sur un certain nombre de flux, il existe des possibilités pour les chargeurs de se satisfaire des conditions offertes par un maillon maritime.

Par ailleurs, la simulation économique a montré que nous avons un poids déterminant du pré et post-acheminement et de la rupture de charge. Sur les maillons les plus courts que nous avons testés, sans prendre les coûts de navigation, le pré et le post-acheminement et la manutention excèdent le coût de transport routier. Dans ces conditions, sauf si la navigation fluviale produit de l'argent, nous n'avons pas de pertinence économique. Il faut un allongement, sauf que sur le bassin Rhône-Saône, lorsque nous allons au-delà de Lyon, nous perdons un rang de conteneurs, donc de la productivité. L'équation est tout de même difficile, y compris lorsque l'on essaie de valoriser les externalités pour justifier d'éventuelles aides publiques.

Il faut que la distance routière soit significativement moins longue que la distance fluviale et maritime. Nous sommes sur un bassin d'Arles à Pagny de 500 kilomètres. Ce n'est pas Anvers Bilbao. Nous retrouvons ces limites.

Enfin, la phase de démarrage est importante. Si nous devons démarrer aujourd'hui une exploitation en 45 pieds, nous allons le faire avec des bateaux existants qui, avec trois conteneurs de front, n'ont pas la productivité optimale. Cette phase de démarrage va permettre d'identifier des chargeurs et à ces derniers d'identifier un service et voir comment ils peuvent l'utiliser au mieux. Il y a à étudier cette période de démarrage, sur la manière de tester ce service. Lorsque sa pertinence économique sera trouvée, nul ne doute qu'un opérateur s'achètera le bon bateau, qui permettra d'opérer dans de bonnes conditions.

En Méditerranée occidentale avec un certain nombre de ports, nous pouvons identifier plusieurs fonctions des ports :

- La traversée d'un détroit : Calais, Tanger, Gibraltar ou Algésiras.
- Un hub : des ports, spécialisés comme Malte et Gioia Tauro, ne font quasiment que du transbordement de conteneurs arrivant d'Asie du sud-est qui sont mis dans des feeders jusqu'à leur destination finale.
- La desserte d'un hinterland : l'exemple en Méditerranée est Alger qui n'exporte rien, mais importe et dessert. Finalement, la desserte de l'hinterland peut tout de même fonctionner dans les deux sens.
- Une aire logistique : les marchandises arrivent, sont retraitées et repartent d'une manière ou d'une autre, par bateau ou non. Les ports européens fonctionnent beaucoup là-dessus et ont des zones logistiques dans leurs environs extrêmement importantes.

Tout d'abord, Tanger est un port servant à traverser le détroit de Gibraltar, mais également à desservir le Maroc. C'est un port qui bénéficie d'une position compétitive à l'entrée du détroit de Gibraltar et qui attire une activité de transbordement, de hub.

La tendance nouvelle, à savoir la localisation d'activités logistiques à Tanger-MED, est quelque chose d'extrêmement émergent puisqu'une zone en France concerne assez directement l'approvisionnement de l'Europe. Ce sont des marchandises arrivant du sud-est asiatique qui sont retraitées à Tanger-MED et qui repartent en Europe. Il s'agit bien de dépoter des conteneurs, de les reconditionner et de recharger quelque chose pour envoyer ces marchandises en Europe, sachant que Tanger est tout de même de l'autre côté de la mer. C'est soit 35 kilomètres si l'on veut juste traverser Gibraltar, soit un maillon maritime un peu plus important si l'on veut aller à Gênes, Marseille ou Barcelone.

La relocalisation est un phénomène émergent et cumulatif, c'est-à-dire qu'au départ, cela démarre difficilement parce que tant que les flux à réexpédier ne sont pas très importants, les optimisations ont du mal à se faire et l'offre maritime a du mal à se mettre en place. A l'évidence, il y a un atout de la position géographique, car lorsque nous commençons à avoir cette fonction de hub, nous attirons les trafics. De plus, il y a un avantage de coût à réaliser des opé-

rations consommatrices de main-d'œuvre au Maroc. C'est évidemment un défi pour les zones portuaires européennes.

Enfin, cette relocalisation de l'activité logistique correspond également à une extension de l'espace logistique européen qui est, en première instance, déterminé par les standards techniques du transport en Europe, la capacité d'un convoi routier, soit les 33 palettes et des contraintes organisationnelles. Dans cet espace logistique européen, les délais et les impératifs temporels ne sont pas les mêmes lorsque nous faisons de l'Asie Europe. Rentrer dans cet espace à Tanger ou à Rotterdam n'est pas tout à fait équivalent. Toutefois, une marchandise reconditionnée à Tanger-MED va l'être en fonction de la demande de ces marchés quelque part en Europe avec des contraintes organisationnelles et temporelles.

Ces flux déchargés à Tanger sont palettisés. Faut-il les mettre dans des conteneurs 45 pieds ? Ils ont le choix de prendre le camion et faire du Ro/Ro à travers Gibraltar et ensuite, du transit routier à travers l'Espagne, ou d'être conteneurisé. Le conteneur fonctionne avec un maillon maritime suffisamment long dans l'espace européen. Nous voyons bien qu'à travers la mer du nord ou de la Bretagne vers l'Irlande, nous avons du 45 pieds.

Est-ce que le 45 pieds répond à cet atout ? Est-ce une combinaison d'atouts qui permet d'optimiser la charge ? Nous sommes en concurrence avec le Ro/Ro, de par sa simplicité. Le transbordement entre Tanger et Algésiras se fait bien et les camions ne circulent pas si mal en Espagne. Quelle est la pertinence de voir des 45 pieds en Méditerranée ? Ces activités logistiques risquent d'induire des flux palettisés vers l'Europe. A l'inverse, les pays du Maghreb importent des marchandises qui sont à l'origine palettisées, donc il y a des flux nord-sud qu'il va peut-être falloir articuler. De toute façon, l'alternative routière implique de prendre le navire.

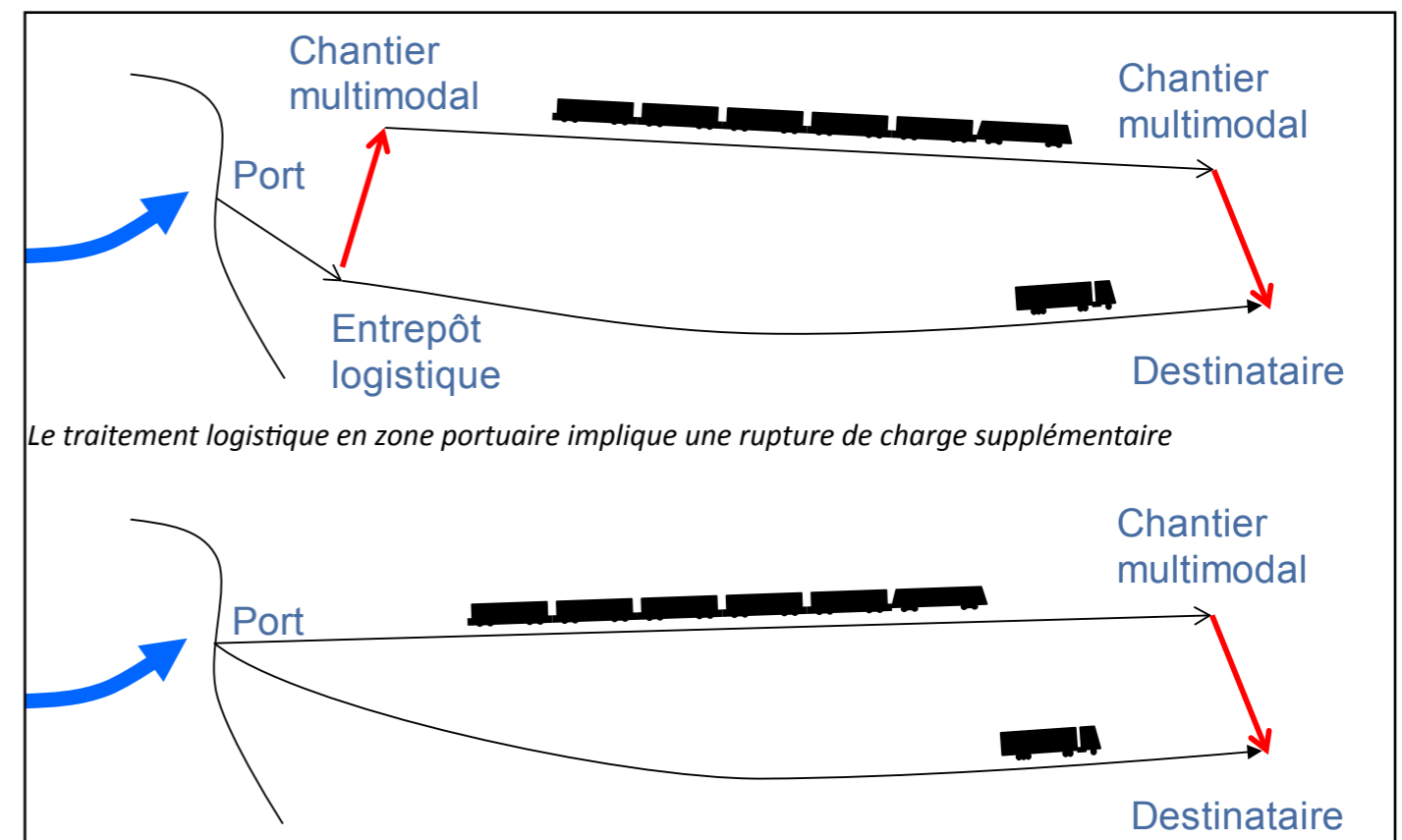
Si les opérateurs avaient des intérêts à le faire, ils l'auraient déjà fait. Parmi tous les problèmes que nous avons identifiés, il y a le repositionnement des boîtes d'Afrique du Nord en Asie. Que faisons-nous des conteneurs maritimes déchargés en Afrique du nord ? Il n'y a pas grand-chose qui va repartir vers l'Asie. Il ne suffit pas de dire qu'il y a des flux sud-nord et nord-sud, il faut encore qu'ils soient compatibles

et qu'un opérateur puisse les combiner.

A Tanger, porte d'entrée de l'espace logistique européen, ce sont des standards techniques, mais également des contraintes logistiques pas forcément simples si l'on inclut un maillon maritime. Nous avons ce problème de fragilité de la connexion entre le maillon maritime et le maillon terrestre. De plus, il y a l'adaptation des procédures douanières étant donné que Tanger ne fait pas partie de l'Union Européenne.

Par rapport aux enjeux de reports modaux, une marchandise, arrivant à Marseille, est transbordée vers un entrepôt logistique à Distrisud et est retraitée. Si elle veut reprendre un mode vertueux, elle doit accomplir un pré-acheminement et passer ensuite par un chantier multimodal. En revanche, si arrive au port de Marseille une marchandise ayant déjà été traitée logistiquement et n'ayant pas besoin de passer par Distrisud, elle pourrait directement prendre le bateau ou le train. Les marchandises qui sont en transit portuaire sont plus facilement reportables sur d'autres modes que les marchandises ayant besoin d'un retraitement logistique en zone portuaire.

Le 45 pieds en Méditerranée est une question aux multiples enjeux.



QUESTIONS/REponses ET DEBAT AVEC LA SALLE

Olivier KLEIN

Aujourd'hui, qui est le plus rapide et le moins cher, et qui assure l'essentiel des flux palettisés ? Moi qui ne suis pas opérateur fluvial ou maritime, mon objectif n'est pas de prendre du fret au ferroviaire pour le passer sur le fleuve. Dans le cadre d'une politique de développement durable, le report modal à obtenir est bien par rapport à la route. Là où il faut que l'offre fluviale trouve sa pertinence par rapport aux concurrents routiers. Si le transport ferroviaire était compétitif par rapport à la route, cela se saurait et se verrait dans les trafics.

En admettant que nous arrivions à Pagny, l'idée est de tester des chaînes routières, fluviales et ferroviaires. Nous allons organiser un hub ferroviaire à Pagny alimenté par des barges fluviales. Aujourd'hui, il n'y a pas les trafics. Lorsqu'une barge fluviale arrive, il faut la décharger entièrement pour charger un train. Il faudrait donc faire arriver plusieurs barges fluviales pour avoir un choix de destinations et que cela nous ouvre un marché plus important. Nous n'en sommes pas du tout là. De plus, il y a des problèmes de rendez-vous. Le camion peut attendre la barge une ou deux heures et si un train rate son sillon, cela pose des problèmes importants. L'opérateur ferroviaire qui ira chercher ses conteneurs à Pagny ne mettra pas longtemps à comprendre qu'il peut aller les chercher à Arles s'ils partent de là.

François SOULET DE BRUGIERE

Nous avons demandé aux chemins de fer de faire des navettes entre Marseille et le nord de Lyon, cela nous a toujours été refusé. Nous sommes allés partout, nous sommes allés voir le Président de la région mais n'avons jamais obtenu de prix. Le jour où nous avons menacé de dire à la presse que la SNCF refusait de nous donner un prix, ils nous en ont donné un deux fois plus élevé que celui du camion. Nous avons le même problème en tant que port de Dunkerque. Cela fait un an et demi que nous sommes en discussion. Le prix est plus élevé en ferroviaire. L'avantage du fluvial sur la région de Lyon est que le coût de stationnement des conteneurs sur les ports fluviaux intérieurs est beaucoup moins élevé que sur les ports maritimes.

Martin BUTRUILLE

Pourriez-vous parler davantage de la problématique des coins biseautés?

Olivier KLEIN

La réglementation impose une limite de longueur et un espace libre entre la cabine et la face avant du conteneur. Cet espace doit rester libre avec cette distance imposée, quelle que soit la position de la remorque par rapport à la cabine, donc y compris en virage. C'est pourquoi nous avons un rayon de giration.

Martin BUTRUILLE

C'est valable pour les coins biseautés devant et pas pour ceux de derrière. Cela n'a, par exemple, rien à voir avec le passage des tunnels.

Olivier KLEIN

De toute façon, qu'ils soient biseautés devant ou derrière, il faudra les biseauter en haut.

J'ai entendu dire que les coins biseautés posaient des problèmes, parce que même si nous avons des guides cellulaires à 45 pieds dans les bateaux, les coins biseautés ne permettraient plus de suivre ces guides cellulaires. Est-ce un vrai problème ? Si les conteneurs avaient les coins biseautés, ne pourrions-nous pas imaginer des guides cellulaires qui fonctionnent autrement ou qui soient biseautés eux-mêmes ?

SYNTHESE ET PERSPECTIVES

Jean-Marie MILLOUR *Délégué Général de BP2S*
et Martin BUTRUILLE *Directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire du GPMR*



Jean-Marie MILLOUR, BP2S

Le conteneur 45' PW n'est pas comme une baguette magique, car il ne répond ni à toutes les questions ni à tous les besoins. Cependant, il serait bien de le connaître et de l'utiliser là où il est pertinent.

C'est un outil vraiment intermodal. Il existe également des outils intermodaux d'accompagnement en particulier au niveau juridique. Une nouvelle politique de transport intermodal avec son régime de responsabilité uniforme est indispensable dans ce cadre si nous voulons avoir une Europe des transports. Pour avoir un espace européen de transport intermodal, il faut à la fois des outils techniques intermodaux, mais également juridiques et réglementaires ainsi que toute une série d'accompagnements.

Le 45' PW existe, fonctionne et se développe bien dans certaines régions et moins dans d'autres, mais le potentiel est très fort. Certaines places comme Rouen sont naturellement ou économiquement bien placées et ont de nombreuses perspectives.

Le 45' PW est plutôt une référence qu'une norme. Il devient une référence comme la route est devenue la référence en matière de transport intra-européen. La route est, en effet, ce qui marche le mieux en Europe à l'heure actuelle, et jusqu'à nouvel ordre, les camions ne sont pas normalisés et cela fonctionne très

bien. Ne pas être normalisé ne veut pas dire que l'on n'est pas soumis aux réglementations. Ce sont deux choses différentes.

Martin BUTRUILLE

La différence entre les témoignages et points de vue m'a frappée. Le logisticien nous a déclaré : « J'ai un rêve » et le chargeur a dit : « Moi, la réalité, ce sont les coûts. Si c'est vraiment moins cher, je prends mais sinon, je ne prends pas. Concernant le calcul du CO₂, nous sommes encore loin de quelque chose d'objectif ». Quelque part, il a refroidi le logisticien. Ensuite, nous avons eu un témoignage très intéressant où le client, le chargeur et l'armateur se sont retrouvés sur un projet bien précis avec l'expérience UPM et Marfret.

Les expériences 45 pieds présentées aujourd'hui sont celles d'une rencontre entre le besoin de la marchandise et ce que peut faire un armateur ou un opérateur.

Jean-Marie MILLOUR

Sur cette rencontre, il y a aussi l'exemple de Cool-Boxx avec Dailyfresh et Samskip. Lorsque ce type de logistique se développe, il y a coopération entre les différents maillons de la chaîne de transport et les différents acteurs de la chaîne logistique, au moins en intra-européen.



Martin Butruille et Jean-Marie Millour

Martin BUTRUILLE

Tout le monde s'accorde à dire que ce mode de conditionnement sur le shortsea Shipping ou les liaisons intra-européennes a un avenir. Nous sommes en plein développement de cet outil.

Jean-Marie MILLOUR

Ce que nous avons vu au fur et à mesure des présentations est que dans certains cas, nous ne savons plus s'il s'agit de conteneurs, d'euroconteneurs, de caisses mobiles ou de simples boîtes. Ce n'est pas l'important. En intra-européen, nous parlons d'intermodalité et non pas de modes de transport. Il y a juste des outils qui ont différentes versions.

Contrairement à d'autres conférences, les intervenants ont, cette fois-ci, donné de chiffres. Nous ne nous sommes pas uniquement réfugiés derrière de la technique, du juridique ou du réglementaire. Chacun a donc une petite idée de ce que cela peut coûter ou rapporter.

Martin BUTRUILLE

Il y avait dans cette salle des personnes qui vivent du 45 pieds, des armateurs, qui l'exploitent et qui le développent, ainsi que des loueurs de conteneurs. Nous avions des personnes qui utilisent le 45 pieds au quotidien. C'était très intéressant.

Remerciements aux intervenants, animateurs, participants et à tous ceux qui ont participé à l'organisation de cette conférence.



Retrouvez les documents de la conférence
sur notre site internet www.shortsea.fr

BP2S
Bureau de Promotion du Shortsea Shipping
(Transport Maritime de Courte Distance)
et de l'intermodalité
47 rue de Monceau
75008 PARIS
+33 (0)1 53 89 52 41
info@shortsea.fr

