

Le port de Rouen est l'acteur français du développement de l'Euroconteneur 33



Le port de Rouen est l'acteur français du développement de l'Euroconteneur 33

Le port de Rouen est un pionnier d'un transport par un conteneur au format encore confidentiel mais qui mériterait d'être développé : l'Euroconteneur 33 palettes. Le Bureau de promotion du Shortsea Shipping (BP2S) (*) l'a mis en vedette en organisant lundi 28 février à Rouen une journée professionnelle spécialement consacrée à cette boîte dont l'apparence ne tranche pas avec le conteneur traditionnel.

Pourtant, derrière ce vocable se cache un moyen de transport qui doit potentiellement transformer l'organisation de la logistique au niveau européen. L'Euroconteneur 33 palettes est la seule unité de transport qui peut être utilisée indifféremment pour le transport de marchandises par mer, fleuve, route et rail, sans contrainte particulière de manutention. « Il a les capacités d'une semi-remorque avec les qualités d'un conteneur », explique Fabien Becquelin du BP2S.

A la différence du conteneur standard de 20 et 40 pieds imposé par la norme américaine il y a une cinquantaine d'années, l'Euroconteneur 33 permet de charger 33 palettes « routières » européennes sans perdre de place, tout en étant manutentionnable et gerbable comme un conteneur classique. L'intérêt pour les chargeurs et transporteurs est indéniable car il n'y a pas de rupture de charge, toujours très coûteuse pour la filière.

Environ 150.000 conteneurs de ce type circulent en Europe. Ils sont principalement utilisés en Europe du Nord et de plus en plus entre les îles britanniques et la péninsule ibérique mais encore peu en Méditerranée. En France, le port de Rouen fait figure de pionnier avec une ligne fluviale entre Rouen et Paris exploitée par Marfret pour le transport de bobines de papier et une ligne maritime entre Radicatel et l'Irlande opérée par Colberfret.

« La France est encore réticente car elle a été influencée par le lobby concurrent des spécialistes de la caisse mobile et par une habitude historique d'utilisation du conteneur maritime américain » a remarqué Fabien Becquelin. Selon le BP2S, l'avenir de l'Euroconteneur 33 va se jouer dans les prochaines années. L'Union européenne a clairement donné son accord à l'utilisation de l'euroconteneur qui est partout autorisé à la circulation, qu'il s'agisse de la route, du fleuve, du fer et de la mer.

Dans les transports intra européens, la mer occupe 37% du marché et la route 46%, donnant un vaste champ d'exploitation à l'euroconteneur. Présents à la réunion rouennaise, des chargeurs comme Seb, Nestlé ; des ports comme Zeebrugge, Paris, Le Havre, Calais, Marseille... et des transporteurs routiers comme Géodis, ont montré leur intérêt pour ce type d'unité. « Il faut provoquer un effet boule de neige : plus l'euroconteneur sera utilisé par un maximum d'opérateurs, plus il deviendra la norme », insiste Fabien Becquelin.

(*) Par transport maritime à courte distance (short sea) on entend l'acheminement de marchandises par mer de sports situés en Europe géographique ou entre ces ports et de sports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe.