

11 mars 2011 - 4 €

Transport Info

N° 316

LE MAGAZINE DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ROUTIER

HEBDO



Réseaux pneumatiques

Les distributeurs au plus près du terrain

Sur fond de sortie de crise et d'économies sur tous les postes, la vente, le rechapage et les services dédiés poussent les réseaux à augmenter leur présence terrain et leur service après-vente. **18**

REPORT MODAL

L'Euroconteneur transcende le shortsea

Avec un gain possible de 14% par rapport à un transport routier, l'Euroconteneur peut stimuler le shortsea en Europe.



10

AUTOROUTES

837 M€ nets pour ASF et Cofiroute

En hausse de 3,2%, le trafic PL a fortement contribué à la hausse de 14% des bénéfices des filiales du groupe Vinci.



15

NAVIGATION MOBILE

Renault Trucks édite un GPS pour poids lourds



Un itinéraire sûr et adapté au véhicule et à sa marchandise, c'est ce que propose Renault Trucks à ses clients dotés d'un Iphone.

22

10 Stratégies & marchés

Shortsea

L'Euroconteneur, ami du report modal maritime

Avec ses 33 palettes, sa charge utile de 30 tonnes et son gain possible de 14% sur le transport, le 45 pieds Pallet Wide ou Euroconteneur est identifié comme le meilleur ambassadeur du report modal sur le maritime à courte distance. Reste à en convaincre les chargeurs.

Il a tout d'une semi-remorque taut-liner et, en plus, il est superposable dans les cales des navires. Il, c'est le 45 pieds Pallet Wide (45' PW), rebaptisé Euroconteneur par le Bureau de promotion du Shortsea Shipping (BP2S) qui y voit l'outil idéal pour pratiquer du transport maritime en courte distance sur l'Europe : "L'Euroconteneur réunit toutes les qualités du conteneur 40 pieds puisqu'il voyage par mer, de la semi-remorque puisqu'il transporte 33 europalettes et de la caisse mobile puisqu'il peut circuler sur un train, affirmait Jean-Marie Millour, responsable de BP2S, lors de la rencontre qu'il avait organisée à l'université de Rouen pour promouvoir l'usage de l'Euroconteneur. Tous les ports peuvent en faire parce qu'il se manutentionne et se transporte sur route comme un 40 pieds. Il ne se substitue ni au 40 pieds maritime, ni au camion, mais il peut remplacer la caisse mobile car il est moins cher à l'achat. Il se développe déjà sur les flux vers la mer Baltique et entre la Grande-Bretagne et l'Espagne. Il est l'outil qui permet de générer l'intermodalité sans changer les habitudes des chargeurs car il ne doit faire face à aucune réglementation qui soit trop contraignante." Secrétaire général adjoint de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), Christian Rose a tout de même repéré deux contraintes, qu'il sait cependant ne pas être rédhibitoires : "L'Eurocon-



L'Euroconteneur est idéal pour pratiquer du transport maritime sur courtes distances en Europe.

teneur doit circuler en France sous le régime du transport exceptionnel et ne peut être transporté par quatre de front que sur des barges fluviales à plats-bords inférieurs à 0,60 mètre de large, énumère-t-il. Mais ces problèmes peuvent être résolus par une modification de la réglementation." Directeur des trafics et de l'activité portuaire du Grand port maritime de Rouen, Martin Butrille connaît bien les 45 pieds Pallet Wide, puisque le port a géré 20 000 mouvements de ces conteneurs vers l'Irlande en 2010 et 2 300 mouvements en fluvial pour le compte de la société UPM. Il en mesure l'usage : "Le 45 pieds PW s'est imposé dans le nord-continent pour les liaisons transmanche entre Zeebrugge ou Anvers et la Grande-Bretagne et vers les pays scandinaves, commente-t-il. En France,

il peut intervenir dans les liaisons Nantes-Gijon ou Vigo car il est moins cher que le fret roulier, puisqu'il prend moins de place et n'a pas de châssis. Il est aussi moins polluant. Mais l'appui des chargeurs et d'un armateur est indispensable pour qu'il se développe." Pourquoi pas, estime Christian Rose, "les chargeurs sont toujours à l'affût d'une offre nouvelle et si les Euroconteneurs sont pertinents en termes de prix et de qualité de service, nous pouvons être intéressés." Sur ce point, la réponse vient de Geodis, dont un expert a estimé, lors de la rencontre BP2S à Rouen, que le 45'PW permet un gain de 6% sur le coût logistique global et de 14% sur le coût du transport pur. Ce qui permet à Christian Rose d'envisager aussitôt une solution de transport entre la France et la Russie :

L'Euroconteneur dans tous ses états

- **Dimensions** : 13,716x2,50x2,896 m
- **Volume** : 89 m³
- **Contenance** : 33 Europalettes ou 5 voitures moyennes
- **Charge utile sur route** : 30 tonnes
- **Charge utile dans le port** : 40 tonnes
- **Manutention** : identique à celle d'un 40 pieds
- **Circulation routière** : sur châssis 40 pieds
- **Flotte disponible en Europe** : environ 150 000 Euroconteneurs
- **Distance idéale d'usage** : 1 500 km ou traversée maritime supérieure à 6 heures
- **Restrictions connues** : Ne circule sur les routes françaises que sous le régime du transport exceptionnel. Ne circule en Belgique que sur châssis surbaissé. N'est juxtaposable par quatre que sur les barges d'au moins 0,60 cm de plat-bord.

"La liaison ferroviaire entre la France et Moscou présente toujours beaucoup de contraintes et la liaison routière est longue, note-t-il. L'usage des Euroconteneurs présenterait un net avantage pour les chargeurs." Une piste sérieuse s'ouvre donc pour le 45'PW, même s'il faudra du temps pour que les nouvelles habitudes se mettent en place.

MICHEL GRINARD

Evolutrans

Une année 2010 en demi-teinte

En 2010, le groupement Evolutrans n'a pas échappé à la crise, même s'il s'en sort globalement bien. "Il faut dire, précise Didier Dugrand, secrétaire général du réseau, qu'Evolutrans se caractérise par une grande diversité d'entreprises, qui vont de la TPE à la PME de 300 salariés, et que certains travaillent dans le secteur automobile, lequel a particulièrement souffert de la crise. De plus, 2010 a été une année difficile qui s'est achevée sur des difficultés météorologiques. De ce fait, la baisse brutale d'activité a contraint deux membres du réseau à déposer leur bilan, heureusement sans incidence majeure ni pour les salariés, ni pour le réseau car ils ont trouvé aussitôt des acquéreurs. Les Transports Colias (86) ont ainsi été

repris par les Transports Gérard (70), tandis que Lesserteur a trouvé un acquéreur intéressé également par le fait d'intégrer Evolutrans. Du coup, il a conservé la plate-forme de gestion des lots palettisés du réseau Volupal." Du côté des services que propose le groupement, le nouveau réseau Volulong, dédié au transport de produits longs, a pâti de ce même manque de volumes et n'a pas pu concrétiser son partenariat avec l'industriel NXL autour de l'usage des Cargos, ces chariots étroits et démontables qui lui donnaient son attractivité : "Volulong fonctionne au quotidien, mais nous manutentionnons les produits longs avec les moyens traditionnels, reconnaît Didier Dugrand. Nous n'avons pas trouvé le volume suffisant



pour utiliser les Cargos de NXL et, pour commercialiser leur usage, tout reste à faire." Mais 2010 est loin d'être totalement négative : le groupement a accueilli six nouvelles sociétés, ce qui a porté le nombre d'adhérents à 87 et le chiffre d'affaires du groupement à 660 M€, pour 6 000 salariés, 4 900 véhicules moteur, 5 500 remorques et semi-remorques et 105 entrepôts logistiques totalisant une surface de 368 000 m². Par ailleurs, le lancement de la bourse de fret B2PWeb, auquel a

activement participé Denis Zanon en tant que directeur général d'Evolutrans, a fait la joie de tous les membres du réseau. Pour 2011, Evolutrans se contentera donc de consolider l'intégration des nouveaux entrants et l'usage de la bourse de fret. Il cherchera aussi à finaliser le maillage de son réseau national. L'Alsace, la Champagne-Ardenne, la Haute-Normandie, le Nord-Pas-de-Calais et le Poitou-Charentes sont encore vides de transporteurs adhérent à Evolutrans. ■