

Euro-conteneur 33 palettes : encore loin de concurrencer la route

Transport maritime

On recense 20 millions de **conteneurs** dans le monde, sur quarante années de croissance continue, mais l'**euro-conteneur** tient encore une part relativement modeste en Europe. Et plus particulièrement en France. Les raisons de lui préférer le **transport routier** (47% des transports intra-européens) sont diverses et l'on peut d'ores et déjà invoquer l'ignorance et les "mauvais" réflexes.

S'il peut compter sur ses dimensions particulières (capacité d'une **semi-remorque** avec les qualités d'un conteneur), sa charge utile (30 T), son chargement latéral (cloisons mobiles) et empilable pour séduire les professionnels, son succès et sa rentabilité dépendent de la distance à parcourir porte-à-porte, du potentiel de volume et du choix des ports (hinterlands riches).

Des atouts mis à mal

À ceux qui pointent la lenteur relative du transport, Lionel Grenier-Catram Consultants répond qu'elle serait compensée par l'absence d'interruption pendant le trajet, contrairement au chauffeur PL, contraint de respecter la réglementation sociale. Il faut donc miser sur le temps de parcours car "plus la distance sera longue, plus l'effet de massification sera important" assure-t-il.

Mais cela ne suffit pas : pour que l'opération soit rentable, l'opérateur doit s'assurer du fond de cale. Ce qui implique que de "gros" chargeurs acceptent de s'engager sur la durée ou souscrivent un contrat de **feeder** (mais qui n'est pas sans comporter certains risques lorsque l'armateur qui soustraite change).

Pour les distances courtes en revanche, François Soulet de Brugière, directeur général de la société de recherche de Synergies (groupe Auchan), assure que "le camion reste très compétitif".

Autre frein, la situation juridique confuse du 45 pieds : les contraintes réglementaires (marquages, plaque jaune) sont, semble-t-il, moins contraignantes que dans les transports terrestres. Les États membres autorisent la circulation sur le territoire national en dépassant les règles de combinaison de la directive 96/53, sans autorisation particulière. Pour Bertrand Geoffroy, secrétaire général du Bureau international des conteneurs, "il n'a pas besoin d'être normalisé".

Des retards dans la mise en place

Indépendamment des événements récents, tous les intervenants estiment que les ports français manquent de crédibilité à défaut d'investir. Cela n'encourage pas les opérateurs à s'engager durablement, pour plusieurs raisons :

- la géographie est peu favorable (la distance porte-à-porte est trop courte et la France est avant tout une terre de transit),
- les ports n'ont pas de terminaux et d'équipements dédiés (le conteneur 33 palettes n'est pas un standard international, donc le matériel doit être adapté) d'où des prix totalement inappropriés au marché et pénalisants,
- les questions logistiques doivent être réajustées (réorganisation de la chaîne de transport, meilleure anticipation des commandes, gestion des stocks flottants et de proximité),
- les solutions apportées doivent être plus personnalisées aux besoins de chacun.

Le constat de Massoura Guenaoui, d'ECS European containers, est lapidaire : "Les ports français n'apportent pas la flexibilité attendue, contrairement à la Belgique, l'Irlande et le Royaume-Uni".