

# 45 pieds PW. Un concept qui cherche à séduire les chargeurs

● **CONTENEURS** A Rouen, le Bureau de promotion du shortsea shipping a plaidé les atouts de l'euroconteneur. Le concept a notamment séduit le papetier UPM-Kymmene.

Le colloque organisé à Rouen par le Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP2S) a permis de mettre en lumière les atouts de l'euroconteneur de 45 pieds Palet Wide (PW), un outil optimisé pour le transport multimodal de 33 europalettes. Couramment utilisé dans les échanges intra-européens entre ports de la Mer du Nord, de la Baltique et des Iles britanniques, ce concept est plus rare dans les ports français et notamment en Méditerranée. Une situation que regrette Antoine Person, président du BP2S, qui évoque un potentiel de développement vers l'Espagne, le Portugal et le Sud de l'Italie.

## 20.000 mouvements sur Radicatel vers l'Irlande

Une chose est certaine, le sujet intéresse les acteurs du Grand port Maritime de Rouen et les concerne même déjà. Directeur des trafics et de l'activité portuaire, Martin Butruille rappelle que « le Shortsea a pesé 14,3 Mt dans notre trafic portuaire en 2010, avec plus particulièrement 1,1 Mt de marchandises diverses composé de 400.000 tonnes de produits forestiers, 300.000 tonnes de produits métallurgiques, et 300.000 tonnes de conteneurs ». Dans le cadre de services avec l'Irlande, 20.000 mouvements de 45 pieds ont été enregistrés sur le terminal de Radicatel avec deux armements spécialisés



Dans le cadre des services avec l'Irlande, 20.000 mouvements de 45 pieds ont été enregistrés sur le terminal de Radicatel. (Photo : Patrick Boulier)

ECS et Eucon Lines. Simultanément, le trafic fluvial généré par le papetier UPM-Kymmene et opéré par Marfret a porté sur 2.300 mouvements. En fait, le 45 pieds PW n'est pas un nouveau venu sur le marché des transports. « Le pionnier de son utilisation a été le néerlandais Geest North Sea Lines » rappelle David Cheslin, président de Coastlink Network Ltd, et on compte à présent une quinzaine d'opérateurs spécialisés. « Sa part est encore modeste, mais

on dénombre tout de même une flotte de 150.000 unités correspondant à l'équivalent de semi-remorques routières », indique Lionel Grenier chez Catram Consultants.

## Le 45 pieds adopté par UPM-Kymmene

Cette Unité de Transport Intermodale (UTI), dont l'acheminement bout à bout peut combiner navires, camions, trains, et barges, présente d'indéniables avantages pour les chargeurs et logisticiens en ter-

mes de productivité avec un volume de 90 m<sup>3</sup> précisément adapté au chargement de 33 europalettes (1,20 x 0,80 m) pour une charge utile jusqu'à 30 tonnes. En outre, le 45 pieds PW est empilable, et il peut être chargé latéralement, frontalement, voire par le toit. Ce qui a conduit André Poiret, responsable logistique d'UPM-Kymmene, à l'adopter pour pérenniser le trafic fluvial pendulaire bobines neuves/vieux papiers entre Rouen et Paris.

## Les armements transcontinentaux résistent

De quoi faire de l'euroconteneur la solution idéale ? « Ce serait trop simple », tempère Claude Bouley de Geodis Global Solutions. Même si les conteneurs conventionnels de 45 pieds sont utilisés en transpacifique, les armements transcontinentaux ne souhaitent pas adopter un concept PW auquel leurs flottes ne sont pas adaptées et qui rendrait obsolète le parc mondial de boîtes ISO de 40 pieds. Sans prétendre à l'universalité, l'Euroconteneur dispose d'une marge de développement certaine. En jouant sur le parcours maritime le plus long possible, avec des chargeurs assurant des flux réguliers et dans des ports disposant d'un arrière-pays consolidé et offrant un fond de chargement substantiel.

Robert Querret