

TransProjets

International Transport Company
Freight Forwarder
- Project & Oil Field cargo
- Deepwater and off shore project
- Supply chain specialist
- 4 PL dedicated
Agencies in Nigeria (Lagos and Port Harcourt)

48 rue de l'Aubépine
92160 ANTONY
Tél : + 33 1 55 59 07 70
Fax : + 33 1 49 84 06 54
mailto:
infos@transprojets.com
http://www.transprojets.com

EUROPEENNE 07/2014

l'antenne

les transports au quotidien

70^e année - N°19.484

Mardi 30 juin 2015
ISSN 0395-8582 - CPPAP 0313179480

Art Emballages
SOLUTIONS EMBALLAGE ET SERVICES
POUR L'EXPORTATION

04 91 11 62 00
gerald-sebright@art-emballages.com

**Infrastructures/
Institutions**

**OPCA :
Diversification
des branches
couvertes**

Après les ports maritimes en 2014, l'OPCA Transports et Services couvre la branche Propreté depuis le 1^{er} janvier 2015. Pour mieux appréhender les attentes et besoins en formations portuaires et dans la manutention, deux études ont été lancées par l'organisme. En parallèle d'actions en cours, elles visent à dresser des bilans emplois-formations à cinq ans dans les deux filières.

**Rhin :
Une alerte
bicentenaire**

La Commission de la navigation du Rhin, la plus ancienne organisation internationale, a célébré ses 200 ans d'existence, les yeux tournés vers un avenir qui s'annonce sous des auspices favorables.

page 2

Entreprises

**Railliner :
La navette
ferroviaire
interbassins monte
en puissance**

Quatre semaines après son lancement, la navette ferroviaire reliant les bassins Est et Ouest du Grand Port maritime de Marseille a déjà transporté 360 EVP. Railliner, l'opérateur du groupe d'origine belge Eurorail, espère atteindre sous peu son rythme de croisières avec des prix incitant sa clientèle à préférer le fer à la route.

**La Poste :
Le dernier TGV
postal a circulé
vendredi 26 juin**

page 3

CONTENEUR 45 PIEDS PALLET WIDE

Avancées réglementaires à confirmer



Conteneur 45' proposé à la location par Unit45.com

Dans l'attente de sa transposition en droit national, la nouvelle directive n° 2015/719 sur les poids et dimensions des véhicules routiers tient compte du conteneur 45 pieds Pallet Wide. Sous conditions, cette avancée réglementaire présentée à Paris, lors d'un atelier organisé par le Bureau de promotion du shortsea shipping, contraste avec les blocages observés dans la normalisation de cet outil multimodal.

Appelé aussi Euroconteneur 33 palettes, le conteneur 45 pieds Pallet Wide a franchi une nouvelle étape dans la longue marche vers sa reconnaissance logistique et multimodale. Adoptée le 29 avril, la directive européenne n° 2015/719 sur les poids et dimensions des véhicules* prévoit désormais la possibilité d'allonger les ensembles routiers de 15 cm pour leur transport. Fini donc, selon **Michel Viardot** de la DGITM, "les procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou les conteneurs 45 pieds aux coins chanfreinés aux coûts prohibitifs". Sous conditions toutefois puisque cet allongement des ensembles routiers n'est autorisé que dans le cadre d'un transport multimodal. La nouvelle directive modifie aussi la limite de poids. De 40 tonnes, les ensembles routiers à cinq essieux – deux essieux tracteur et trois essieux remorque –

sont ainsi autorisés à circuler jusqu'à 42 tonnes pour le transport de conteneurs 45 pieds Pallet Wide. Sous réserve d'utiliser un tracteur trois essieux et toujours dans le cadre d'une opération multimodale, cette limite de poids est portée jusqu'à 44 tonnes. À l'instar de tous les États membres, la France a jusqu'à mai 2017 pour transposer le nouveau texte.

POINTS À CLARIFIER

Pour les promoteurs du conteneur 45 pieds réunis par le BP2S le 11 juin dernier à Paris, cette transposition en droit national est une étape essentielle pour préciser plusieurs notions de la directive n° 2015/719. À commencer par la distance autorisée pour transporter un conteneur 45 pieds. Celle-ci est fixée à 150 km sauf dans le cas d'un pré et post-acheminement avec un terminal multimodal. Floue en l'état, cette condition ne précise

pas, par exemple, s'il est possible de franchir des frontières sachant, qu'a priori, les trajets transfrontaliers routiers sont pour l'heure interdits à 44 tonnes. En parallèle, une attention particulière devra être apportée à la révision en cours de la directive n° 92/106 fixant les règles du transport combiné en Europe. "Il est essentiel que les deux textes convergent et soient complémentaires. Leur transposition doit en outre s'inspirer des besoins des futurs utilisateurs du conteneur 45 pieds Pallet Wide", souligne la juriste **Françoise Odier**. Avec une cohérence propre à la Commission européenne... la fin de la révision de la directive n° 92/106 est prévue d'ici... 2017 !

**NORMALISATION
À RELANCER**

Au-delà de ce cadre réglementaire à clarifier, le conteneur 45 pieds est engagé dans une autre bataille visant à normaliser ses dimensions intérieures et extérieures. Malgré ses qualités de gerbage et ses capacités d'emport identiques à une caisse mobile

ou à une remorque routière, la diversité actuelle des caractéristiques du conteneur 45 pieds disponible sur le marché est en effet un frein à son développement dans les chaînes multimodales, et aux investissements dans tous les modes, fluvial en particulier.

**"Allongement
de 15 cm des
ensembles routiers
autorisé
sous conditions"**

Malgré l'existence de gestionnaires de flottes à la tête de parcs de plusieurs milliers de conteneurs 45 pieds standardisés, tels que l'armement ECS ou le loueur Unit45.com, le travail de normalisation avance péniblement. Lors du dernier vote au sein du Centre européen de normalisation, la proposition portée notamment par la France n'a recueilli que 70 % des voix... soit à un point près des 71 % requis pour son adoption. "L'absence de nombreux pays et l'abstention d'autres explique ce résultat lors du vote", selon **Nicolas Marcq** de l'Afnor. Un nouvel examen est possible à condition que les pays absents ou qui se sont abstenus se manifestent pour une nouvelle instruction...

Érick DEMANGEON

* Modifiant la directive n° 96/53

AKANEA
DEVELOPPEMENT

Logiciels Experts
au service de votre gestion depuis 25 ans

www.akanea.com (+33 (0)9 72 72 23 62)

**" Choisissez la performance au quotidien
pour vous et vos clients "**

Douane Transport International Logistique

Conteneur 45' PW : une normalisation utile au fluvial

Posté le [18 juin 2015](#) par [Étienne Berrier](#) dans *NPI -Navigation Ports et Intermodalité-*

Les caisses mobiles gerbables de 45 pieds, dites 45' PW, font l'objet d'une tentative de normalisation très attendue, qui permettrait le développement de leur utilisation tant en shortsea qu'en transport fluvial.



Le conteneur 45' PW est déjà utilisé en transport fluvial, notamment par Marfret entre Paris et Rouen. Photo E. B..

Le Bureau de promotion du shortsea shipping / BP2S avait convié ses adhérents, le jeudi 11 juin, à un atelier concernant l'euro-conteneur 33 palettes, plus connu sous le nom de « 45 pieds pallet wide » ou 45' PW. Ces caisses mobiles gerbables, d'une longueur de 45' pour une largeur de 2,55 m, sont utilisées depuis de nombreuses années, en Europe, pour les transports intra-continentaux de marchandises palettisées. D'une largeur adaptée au transport de palettes, ce conteneur permet d'en charger 33, comme les remorques routières, alors que le conteneur maritime n'en accepte qu'un maximum de 25. « *Combiner les avantages du conteneur, qui est gerbable, et de la remorque routière, qui accepte davantage de palettes, n'est peut être pas intéressant dans le transport maritime longue distance ou le combiné ferroviaire, mais constitue un avantage décisif pour d'autres modes de transport ou d'autres distances* », a souligné Fabrice Le Gall, président du Cercle du conteneur et du transport intermodal. Le 45' PW pourrait en effet connaître de grands développements dans les transports intra-européen, que ce soit en fluvial, en shortsea shipping ou même en ferroviaire.

Après avoir fait le point sur la révision des directives « poids et dimensions » (1996) et « transport combiné » (1992) et sur la réglementation nationale régissant la circulation des convois routiers de 42 ou 44 t et le transport routier des conteneurs 45', l'atelier réuni par le BP2S s'est intéressé à la normalisation en cours de ces euro-conteneurs. « *La normalisation du 45', engagée de longue date, n'a jamais réussi à aboutir* », a déploré Nicolas Marcq, chef de projet au département transport de l'Association française de normalisation / AFNOR. « *Une proposition a été faite au Comité européen*

de normalisation en 2014, mais elle a manqué de très peu les 91 % de votes nécessaires à son adoption. L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et la France ont voté pour, tandis que le Danemark et l'Espagne ont voté contre. Le grand nombre d'abstentions, et plus encore d'absents, lors de ce vote, montre le manque de communication qui a entouré le sujet ».

Appel à manifestation d'intérêt

Le représentant de l'AFNOR a souligné qu'une norme n'est pas une réglementation et qu'elle ne contraint personne ; chacun est en effet libre de s'y conformer ou non. Il a par ailleurs profité de l'atelier organisé par le BP2S pour lancer un appel à manifestation d'intérêt : *« Nous souhaitons avancer dans la voie de la normalisation. Mais pour présenter à nouveau le projet auprès du Comité européen de normalisation, nous ne pouvons pas revenir avec un dossier rigoureusement identique. Or nous ne pouvons pas changer le contenu technique de ce dossier, mais nous pouvons lui adjoindre des manifestations d'intérêt de la part d'acteurs européens. »*

Pour beaucoup d'acteurs du transport intermodal cependant, la normalisation n'est pas une priorité. Ainsi, dans un certain nombre de pays (en particulier en Europe du Nord), le 45' est déjà très utilisé, tant sur mer que sur route, sans difficulté particulière. Le développement du 45' y coule de source. Dans d'autres pays, comme en Espagne, ce sont les fabricants de conteneurs qui s'opposent à ce que le conteneur de 45' soit normalisé, craignant de devoir ajouter des coins intermédiaires aux boîtes, pour qu'elles soient préhensibles par des spreaders de 40'. Ces coins intermédiaires permettraient en effet le transport des 45' sur porte-conteneurs transocéaniques et donc, leur fabrication en Chine.

La normalisation des 45' PW a pourtant de nombreux partisans, notamment parmi les participants à l'atelier organisé par le BP2S. *« La réussite du transport maritime mondial depuis quarante ans, c'est celle de la normalisation du conteneur »,* a ainsi souligné Bertrand Geoffroy, secrétaire général du Bureau international des conteneurs. *« Le 45' fonctionne bien et nous avons de grandes chances de développer son utilisation si on le normalise. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle boîte, ni d'interdire des modèles spécifiques, mais d'harmoniser ce qui existe. Certains conteneurs, par exemple, sont gerbables sur quatre niveaux, d'autres sur trois. La normalisation permettrait de fluidifier les échanges et réduirait leur coût de fabrication ».*

Le fluvial, très concerné

Si le transport des 45' ne présente pas de difficulté en ferroviaire, où ils sont traités comme des caisses mobiles, ni en maritime, où ils trouvent de la place en pontée à défaut de s'insérer dans les cellules des porte-conteneurs, leur transport à bord des bateaux fluviaux est en revanche moins aisé. Des études ont été lancées il y a six ans par VNF, afin de cerner les difficultés inhérentes au chargement des 45' PW en fluvial. *« L'étude UTILE visait à déterminer quelles UTI peuvent s'adapter au transport fluvial, les bateaux pouvant difficilement charger directement des palettes »,* a expliqué Cécile Cohas, qui avait réalisé cette étude pour VNF. *« Les essais réalisés avec la CFT ont montré que l'on charge difficilement de front quatre UTI dans un bateau de 11,40 m (soit une largeur utile de 10,10 m) »,* a-t-elle expliqué. *« Mais certains 45' PW font moins de 2,55 m en largeur, ce qui rend possible leur chargement par quatre dans une cale optimisée. Nos études montrent qu'une simple adaptation du règlement de police des voies navigables rendrait possible le transport fluvial des 45' PW. Mais une normalisation de la gerbabilité des 45' est aussi nécessaire : on transporte souvent ces derniers dans la même cale que des 40' ».*

« Il n'y a pas de vrai problème de chargement », a confirmé Steve Labeylie, chargé de missions pour la CFT. *« Quand les flux seront suffisants pour construire des bateaux adaptés, on le fera. En effet, des bateaux légèrement plus larges rentreraient encore dans les écluses. Quand on a commencé le transport fluvial des conteneurs maritimes, on ne l'a pas fait avec des bateaux pouvant emporter 400 conteneurs... Les bateaux spécialisés sont arrivés par la suite. Pour le développement commercial, la normalisation aiderait. Mais l'absence de lignes maritimes au départ de la France est aussi un frein au*

développement du marché national. Vers l'Angleterre, par exemple, les navires ne prennent pas le 45', comme c'est le cas au départ de la Belgique ou des Pays-Bas ».

Comme d'autres participants, Steve Labeyrie a insisté sur la nécessité, dans le cadre de la normalisation des 45' PW, d'intégrer des coins de manutention intermédiaires à 40', sans lesquels les conteneurs ne seraient pas gerbable. C'est en effet sous ces coins intermédiaires que se trouvent les poteaux assurant la descente de charge. « *Si on veut respecter les contraintes liées aux spreaders, à la route, au fleuve, au transport maritime, aux dimensions des palettes et que les boîtes soient gerbables, il n'y a plus beaucoup de choix pour la normalisation* », résume-t-il. « *Reste la question des tolérances de largeur, très importante en fluvial. Le conteneur ISO de 2,44 m peut mesurer jusqu'à 2,48 m, mais quelle sera la tolérance pour la largeur des 45' PW* » ?