



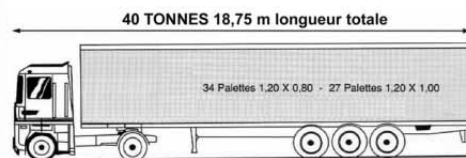
ÉLÉMENTS CLÉS

PHASE 1 : ETUDE BIBLIOGRAPHIQUE

Elle confirme tout d'abord l'existence de plusieurs modèles de caisses qui ne répondent pas à une homologation ISO. Ce manque de standardisation des conteneurs est un premier frein à l'émergence d'un marché unifié de la logistique en 45' qui permettrait la mise en œuvre progressive d'équipements adaptés. Il est renforcé par un certain flou réglementaire et technique sur la possibilité d'utiliser de manière efficace le matériel existant.

Cette étude révèle ensuite que 2 marchés utilisant ce type de caisses coexistent aujourd'hui de manière plutôt étanche : des liaisons maritimes courtes distances à travers la mer du Nord d'une part, des chaînes logistiques continentales sur des marchés de niches d'autre part. Enfin, elle confirme que le prix de solutions intermodales 45' par rapport aux solutions routières est déterminant pour des opérateurs logistiques. Ces trois domaines - solutions techniques, organisation des marchés et pertinence économique - sont autant de sujets que la suite du projet permettra d'approfondir.

Propos recueillis auprès d'Olivier Klein, chercheur au LET



Dimensions d'une semi-remorque

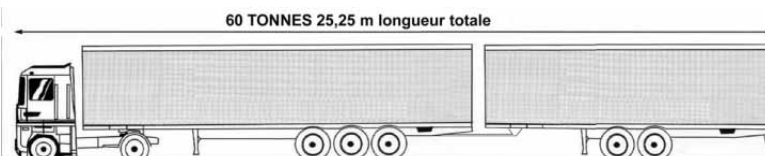


schéma de l'EMS (European Modular System)

OÙ EN EST LE PROJET ?

Le point sur l'avancement du projet U.T.I.L.E.

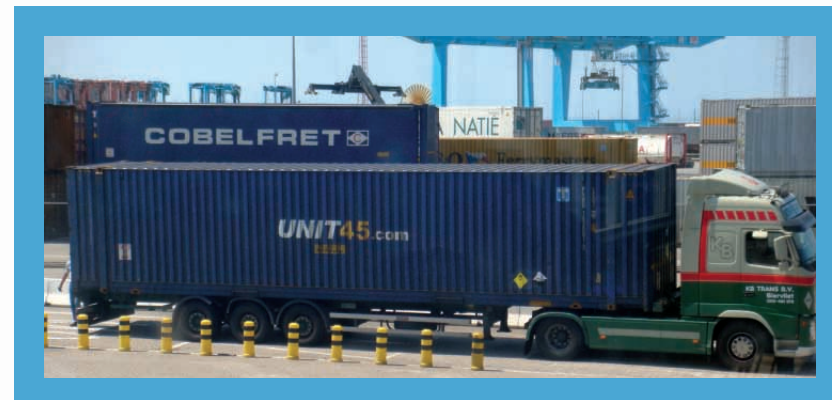
Après l'étude bibliographique, le cas général rail-fleuve et les corridors pertinents, l'équipe de recherche s'attèle à l'étude de la chaîne logistique.

ÉQUIPE PROJET :

Directeur scientifique :
Olivier KLEIN (ENTPE-LET)

Responsable projet :
Cécile COHAS (VNF Lyon)

Responsable de recherche
pour l'INRETS :
Antoine FRÉMONT (SPLOTT)



FOCUS

ÉCO COMBI ET PW45' : CONCURENTS OU COMPLÉMENTAIRES ?

L'expérimentation de l'éco-combi ou EMS (European Modular System), va-t-elle avoir lieu en France ? Quels sont les avantages et inconvénients ?

Le processus d'expérimentation des EMS lancé au mois de mars a été interrompu en juillet. L'objectif était de parvenir à une révision de la directive européenne 96/53 relative aux poids et dimensions des véhicules routiers. L'EMS atteint une longueur de 25,25 m. Il permet donc d'optimiser le transport routier de marchandises en transportant la même quantité de marchandises dans 2 EMS que dans 3 ensembles routiers classiques.

Quels liens entre la mise en service des EMS et le développement attendu du PW 45' ?

Le PW 45' et l'EMS répondent à des besoins différents lorsqu'ils ne se développent ni sur les mêmes axes géographiques, ni sur les mêmes marchés. Il faut les envisager comme des solutions qui élargissent l'offre des services de transport : tous les flux ne justifient pas le recours à des EMS et les nombreux chargeurs qui se satisfont des capacités d'emport d'une semi-remorque constituent le potentiel de déploiement du PW 45'.

Propos recueillis auprès de Christian Rose, délégué général adjoint d'AUTF.



Membres du comité technique et du comité de pilotage :

ADEME, AUTP, BP2S, CASINO, COE, CNR, CTS, DGITM, DRAST, ECOMODAL, GPMM, IMTM, LOGIRHONE, LOUIS DREYFUS, LYON TERMINAL, MARFRET, MGE, PAGNY TERMINAL, RFF, RSC, SNCF, TLF

LES PARTENAIRES DU PROJET :



www.vnf.fr

AVIS D'EXPERT

ERIC DESMET

Directeur de GS International, consultation internationale et vente conteneurs

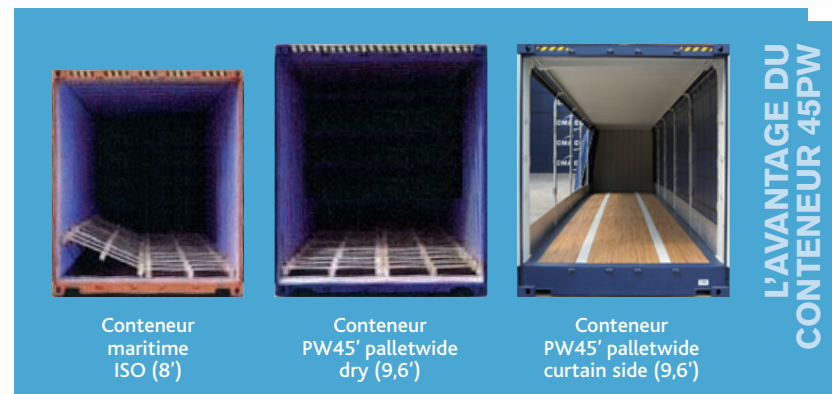
Populaire depuis une vingtaine d'années Nord Europe en short sea, le 45' fait une timide percée en France depuis peu à la faveur d'un engouement environnemental et d'un changement des mentalités. Le 45' Curtain side, se rapprochant plus du gabarit et de l'usage de la remorque, remporte les suffrages des chargeurs et utilisateurs, mais son coût de maintenance plus élevé et son utilisation très ciblée mettent un premier frein à son développement. Les infrastructures, canaux, barges, engins de manutentions, plates-formes de stockage sont des éléments primordiaux pour le bon fonctionnement d'une ligne dédiée de 45' ou 45 curtain side.

DIMENSIONS INTÉRIEURES	PW 45 DRY	PW 45 curtain side	CAISSON SEMI-REMORQUE	CONT. MARITIME ISO High Cube
Longueur (m)	13,5	13,5	13,6	12
Largeur (m)	2,45	2,45	2,5	2,33
Hauteur (m)	2,7	2,5	2,7	2,7
PTRA (tonnes)	44	44	40	40 (possible 44*)

* Si transport routier en continuité d'un maillon fluvial ou ferroviaire.

Il existe deux modèles de conteneurs PW45' qui se différencient par leurs caractéristiques techniques :

- le dry, au chargement frontal, répond parfaitement aux besoins des chargeurs qui disposent de quai.
- Le curtain side, préféré par les chargeurs et utilisateurs pour ses deux possibilités de chargement, latéral ou frontal, et pour son gabarit proche de celui de la remorque, s'adapte mieux aux exigences de la grande distribution alimentaire.



L'AVANTAGE DU CONTENEUR 45PW

QUESTIONS À...

ANTOINE FRÉMONT

Directeur de Recherche SPLOTT à l'INRETS

PHASE 2 : MULTIMODALITÉ RAIL-FLEUVE, RÊVE OU RÉALITÉ ?

Vous avez visité plusieurs sites au Nord de l'Europe : qu'en est-il du transport combiné en Europe ?

Il n'existe pas réellement de service en transport combiné mer-flleuve-rail-route, car une telle chaîne entraîne trop de ruptures de charge. Par contre, les plates-formes fluviales intérieures sur le Rhin sont très souvent embranchées au fer comme le terminal DeCeTe à Duisbourg, qui dépend du manutentionnaire portuaire ECT de Rotterdam. Il existe donc une complémentarité sur le Rhin entre fer et fleuve pour réaliser les pré- et post-acheminements maritimes et portuaires.

Parmi les sites visités, quels sont ceux qui vous ont le plus impressionné ?

Ceux qui permettent une massification des trafics (en conteneurs maritimes), propres à rendre possible un pré- ou un post-acheminement par le rail ou la barge : le MSC Home Terminal d'Anvers ou les terminaux à conteneurs de la Massswlakte à Rotterdam. Par réciprocité, les plates-formes intérieures ne doivent pas être trop nombreuses afin d'éviter la dispersion des trafics.

Quels sont les différents acteurs que vous avez rencontrés ?

Principalement des armateurs spécialisés dans le transport du PW45', notamment Samskip ou DFDS Container Line. Mais le PW45' reste un marché plus spécifique que celui du conteneur ISO maritime.

VNF Direction Saône-Rhône-Méditerranée
Direction des Relations extérieures et innovations

2, rue de la Quarantaine - 69321 LYON Cedex 5 - Tél. : 04 72 56 17 37 - Fax : 04 72 56 59 59