

Faut-il défendre le conteneur de 53 Pieds ou l'Euroconteneur de 45 Pieds ?

Le GETC vient de publier récemment, par le truchement de son Président Yves Laufer, un document, dans lequel il prend position pour le conteneur de 53 pieds à l'encontre du 45pieds Pallet Wide. Il faut se féliciter que le GETC ait pu faire évoluer sa position. Il convient de rappeler que le GETC défendait il y a encore peu de temps, la caisse mobile contre le 45'Pallet Wide. Le GETC s'était opposé aux conclusions de l'étude commandée par le Ministère de l'Equipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer à CATRAM en 2004, étude qui prédisait le développement du conteneur de 45' Pallet Wide. Ne nécessitant pas d'engins de manutention spécifiques, empilable en charge, le 45'pallet Wide nécessite moins de surfaces de stockage et est acheminable, à l'instar de la caisse mobile:

- par train et par camion
- par navire Ro/Ro avec sur certain navires, la possibilité d'empiler deux conteneurs sur une remorque MAFI

mais également :

- par barge
- par navire porte-conteneurs ;

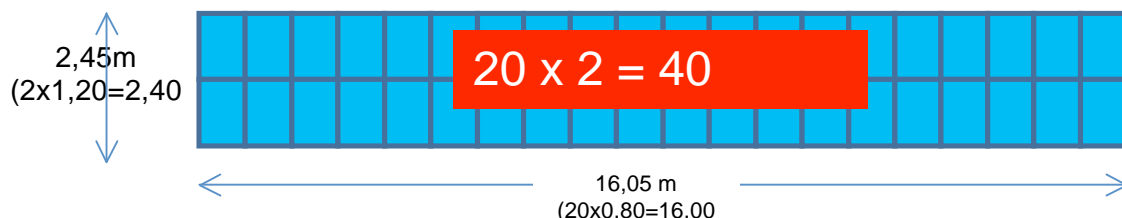
Ces deux derniers moyens de transport n'étant pas accessibles à la caisse mobile de manière optimale.

A l'avantage du conteneur de 53 pieds : sa longueur !

Le conteneur de 53 pieds, de par sa longueur, offre mathématiquement une plus grande capacité d'emport que le conteneur de 45pieds. Ce dernier dispose d'une longueur intérieure disponible pouvant aller jusqu'à 13,64 mètres (type Sea Cell) alors que le conteneur de 53 pieds dispose d'un maximum de 16,05 mètres, ce qui permet de charger 6 europalettes supplémentaires au sol.

Mais quid de sa largeur ?

Ce surcroît d'emport s'entend bien entendu, si le conteneur de 53' s'avère être un conteneur d'une largeur de 2,45 mètres (Pallet Wide), ce qui permet de charger 2 ou trois europalettes (de 80x120cm), selon le sens de chargement. J'en profite pour signaler que l'on pourrait même charger théoriquement 40 europalettes dans un conteneur de longueur supérieure à 16,00m.



C'est là que le raisonnement du GETC commence à donner, me semble-t-il, flanc à la critique. Car le GETC s'il préconise l'emploi d'un conteneur de 53' Pallet Wide en trafic intra-

européen, accepte l'idée d'utiliser un conteneur de 53' aux normes ISO (largeur de 2,32 m) en transport maritime.

Car l'important c'est qu'il n'y ait qu'une seule largeur de conteneur, celle des conteneurs Pallet Wide. Et ce pour deux principales raisons : La première est écologique, la seconde économique .

Écologique : la largeur ISO des conteneurs maritimes (2,32m), ne permettant pas d'effectuer de manière optimale des chargements palettisés, ces conteneurs ne peuvent être utilisés en transport intra-européen ou domestique et nombre de conteneurs retournent au port à vide ! Ce qui est une aberration en termes de développement durable : l'ordre de grandeur des économies à réaliser est de 800 000 tonnes de CO² et de 112 millions de litres de gazole par an! (cf: « Manifeste pour le conteneur 45'pallet Wide »*)

Économique : la réutilisation des conteneurs 53'PW pour des trafics domestiques et intra-européens palettisés, permettrait en outre de réduire le coût du transport intercontinental « porte à porte » de 2 à 10% (selon que l'on intègre pré- et post-acheminement, et selon les distances de ceux-ci), sans léser pour autant les transporteurs maritimes, ni les différents manutentionnaires intervenant tout au long de la « supply chain ».

Plus que la longueur c'est donc bien la largeur des conteneurs qui importe!

Mais pourquoi donc un conteneur de 53 pieds ?

Les deux largeurs préconisées par le rapport du GETC constituent d'ailleurs un faux problème, puisque, si l'on peut se fier au site de la compagnie American President Line (APL), compagnie modèle que le GETC cite en appui de son argumentation (« Ce conteneur de 53' est couramment utilisé en Amérique du Nord (Canada, États-Unis, Mexique) par l'armateur American President Line »), les conteneurs de 53' de APL ont une largeur intérieure de 2.505m –soit plus larges que le 45'PW- et sont « confinés » à la ligne reliant le port de Chiwan aux USA. (Comme on peut le vérifier en cliquant sur http://www.apl.com/equipment/html/equipment_specs_standard.html)

Il convient de noter par ailleurs, que les remorques de 53 pieds ne sont pas admises à circuler dans tous les états des USA. Loin de là, puisque la longueur maximale autorisée dans 24 des 52 états américains est de 48 pieds voire 48 pieds 6 pouces. Et cela concerne quand même le New Jersey, la Floride, le Connecticut, la Virginie, le New Hampshire et les deux Caroline ! Le lecteur peut se reporter au tableau des limitations de dimensions et poids autorisés dans chaque état sur le site : (<http://www.cargoagents.net/resources/stateroadweightsizelimitations.htm>)

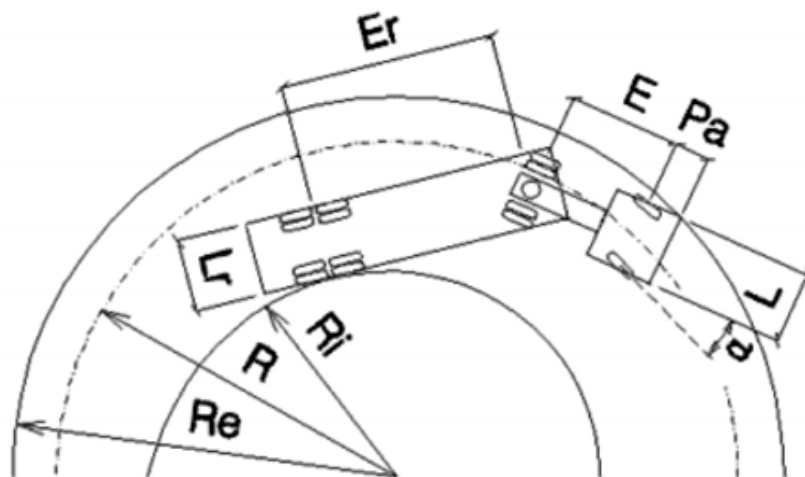
Comment le GETC, qui par ailleurs est un farouche opposant aux « mega-camions » de 25.25m, peut-il défendre le conteneur de 53 pieds, sachant que les routes Européennes, bien souvent, bien plus étroites que les routes d'Amérique du Nord, ne sont pas adaptées à des ensembles longs de 19.05m ?

Au-delà des 30 cm de longueur en plus de celle des « trains routiers » (18,75m), c'est surtout un problème de « surlargeur » en courbe qui se pose. La largeur de voie minimale permettant à un poids lourd de type semi-remorque de ne pas déborder de sa voie se calcule par la différence entre le rayon intérieur de la courbe exprimé en mètres (R_i) et le « rayon extérieur (R_e), qui dépend des seules caractéristiques du tracteur (Largeur,

Empattement, Rayon de braquage et Porte à faux avant), et donc ne varie pas avec la longueur de la remorque. Les châssis-remorques transportant les conteneurs de 53 pieds sont des remorques télescopiques adaptées à la taille des conteneurs (45', 48', 53'): cela signifie que l'empattement de la remorque augmente, et de ce fait le rayon intérieur (R_i) diminue, sa formule étant :

$$R_i = \sqrt{R^2 - E^2 - E_r^2} - \frac{L_r}{2}$$

Où : R est le rayon de braquage du tracteur, E l'empattement du tracteur, E_r , celui de la remorque et L_r , sa largeur.



(source www.autoturn.ch)

Le petit tableau ci-dessous comparant la traction d'une remorque de 45' et d'une remorque de 53' (par le même tracteur ayant un rayon de braquage de 12.02m) montre qu'il faudrait élargir les voies en courbe de 2.583m afin de ne pas gêner le trafic venant en sens inverse.

| données en mètres | 45' PW | 53' PW |
|----------------------------|--------|--------|
| Empattement Tracteur E | 3,90 | 3,90 |
| Largeur Tracteur | 2,50 | 2,50 |
| Largeur Remorque L_r | 2,6 | 2,6 |
| Empattement remorque E_r | 7,7 | 10,13 |
| Rayon Intérieur R_i | 8,380 | 5,797 |
| Rayon Extérieur R_e | 14,621 | 14,621 |
| Largeur de voie nécessaire | 6,241 | 8,824 |
| Ecart de largeur | 2,583 | |

On comprend aisément pourquoi les remorques de 53' ne sont pas admises dans les régions denses et les plus fortement urbanisées des USA. Le système routier européen étant plus ancien que celui des Etats Unis, et nombre de pays du Sud étant montagneux, donc avec de nombreuses courbes prononcées nécessiterait de gigantesques travaux d'élargissement pour accepter les remorques de 53pieds.

Et pourquoi donc adopter un standard Américain ?

S'il faut admettre que le conteneur maritime ISO tel que nous le connaissons aujourd'hui est une innovation Américaine et que pour cette raison historique, les normes ISO ont adopté les dimensions des remorques US de l'époque, on peut se demander pourquoi, le conteneur maritime s'étant répandu sur l'ensemble du globe, grâce à la mondialisation des économies notamment, il faudrait continuer à se caler sur les normes américaines. Si l'on considère les mouvements de conteneurs dans le monde, on peut aisément constater que l'Europe – le plus grand marché économique mondial – importe et exporte plus de marchandises conteneurisées que l'Amérique du Nord.

| Trafic de conteneurs en 2011 (en nombre de Teus) | |
|--|--------------------|
| Exportés de l'Amérique du Nord | Exportés d'Europe |
| 13 065 400 | 15 948 100 |
| Importés en Amérique du Nord | Importés en Europe |
| 18 628 000 | 21 529 000 |
| Export+Import | |
| 31 693 400 | 37 477 100 |
| Source Container Trade Statistics(http://www.containerstatistics.com) | |

Le trafic de conteneurs en Europe est de 18% supérieur au trafic de l'Amérique du Nord, d'où la nécessité d'adopter logiquement une norme calquée sur les besoins et impératifs Européens et de défendre et de normaliser le 45 pieds Pallet Wide, pour en faire l'«**Euroconteneur 33 palettes** ». Le fait qu'APL offre sur un de ses services des conteneurs plus larges que ceux aux normes ISO, prouve, s'il le fallait, que les compagnies maritimes sont en mesure de s'adapter aux besoins de la clientèle fût-ce en modifiant leurs dispositifs opérationnels.

La guerre « 53-45 » n'aura pas lieu !

L'adoption en Europe du conteneur de 53' semble compromise parce qu'elle nécessiterait beaucoup trop d'investissements d'infrastructure routière notamment. Le conteneur de 45'PW a, lui, des dimensions comparables à celles des semi-remorques et la révision en cours de la Directive 96/53 lèvera probablement les derniers obstacles à sa libre circulation en Europe. Son utilisation sur les lignes maritimes intercontinentales, susceptible d'apporter des gains de productivité et des économies substantielles d'émissions de CO², reste cependant à promouvoir.

La généralisation du 45'PW sur les lignes Asie-Europe pourrait se faire bien plus vite qu'on ne le pense, car les armateurs sont réactifs, dans la mesure du temps de leurs investissements. Il y a 50 ans, il n'y avait que des navires conventionnels (Sea Land débutait avec son conteneur rappelons-le d'une longueur de 35 pieds !). Aujourd'hui, il n'est presque plus de services conventionnels de ligne régulière. Les chargeurs ont choisi le transport conteneurisé.

L' « Euroconteneur 33 palettes » : ce sont les chargeurs qui l'imposeront !

Supposons que les grands groupes multinationaux, dans leurs appels d'offre, demandent et favorisent les expéditions intercontinentales en 45'PW plutôt qu'en 40'ISO (et par extension en 22'6" PW plutôt qu'en 20' ISO), il serait surprenant qu'une compagnie maritime n'intègre pas cette demande pour concevoir ses nouveaux navires. Pour un chargeur, c'est le coût logistique unitaire qui importe et je ne connais pas de Directeur Supply Chain qui passerait à côté d'une possible réduction de ses coûts de transport intercontinentaux de l'ordre de 6%, et plus en considérant la possibilité d'utiliser le conteneur en retour pour du trafic terrestre intra-européen.

Le paysage des transports Européens risque de se modifier progressivement au cours des trois prochaines décennies, avec l'utilisation croissante du conteneur de 45pieds Pallet Wide, tant sur les lignes maritimes intercontinentales que dans les systèmes intermodaux short-sea, ferroviaires et fluviaux.

Ce conteneur de 45'Pallet Wide, qui correspond si bien aux besoins des chargeurs Européens tout en s'inscrivant dans leurs politiques de Développement Durable, méritera bien alors son nom de « **Euroconteneur 33 palettes** » (33 Pallets Eurocontainer).

* téléchargeable sur www.emargence.com et sur le site du Bureau de Promotion pour le Short Sea (<http://www.shortsea.fr/blog/2011/07/06/manifeste-pour-leuroconteneur>)

Claude Bouley

claude-jacques.bouley@geodis.com

+33608 979 629