



**TRANSPORT ROUTIER, COMBINE, MARITIME :**

**53' ou 16.15 m de long**

**et**

**2.60 m de large**

**Une norme universelle**

**Une proposition innovante du GETC**

→ Dans l'Union européenne, le Transport Routier de Marchandises est régi par un ensemble de directives et de règlements dont :

- 96/53 définissant les poids et dimensions des véhicules routiers,
- 561/06 et 3821/85 relatives au temps de travail des conducteurs,
- 3314/90 relative au chronotachygraphe et 2153/98 relative au dispositif de contrôle,
- ....

-----

→ Les longueurs autorisées des véhicules sont selon 96/53 :

- 16.50 m pour un ensemble attelé composé d'un tracteur (2 essieux) et d'une S/R de 13.60 m (3 essieux)
- 18.75 m pour un ensemble tracté composé, outre le tracteur de deux unités de 7.825 m.
- Largeur et hauteur sont constantes :  
2.55 (2.60) m et 4 m (2.90 m utiles)

→ Ces véhicules sont très souvent couplés dans leur utilisation avec des europalettes (EP) définies par ISO 3394 = 40 x 60 cm correspondant à une unité de 80 x 120 cm.

- La S/R de 13.60 m chargeant 33 EP
- Le C/R de 2 x 7.825 m chargeant 36 EP

-----

→ Cas particulier des véhicules assurant des transports sous température dirigée (produits alimentaires frais) : la largeur des S/R est portée à 2.60 m à cause des parois isolantes préservant une largeur intérieure de 2.45 m environ pour accepter aussi 33 EP.

-----

Le rapport entre les parcs de véhicules de 16.50 m et 18.75 m dans l'UE est pour 100 unités, de 90/10

-----

→ 96/53 présente plusieurs faiblesses :

- Elle s'applique uniquement aux transports « transfrontières » i.e. entre deux Etats-membres au moins.
- Sa rédaction insuffisamment précise permet des interprétations : cas de l'EMS de 25.25 m.
- Outre une faiblesse « externe », étant l'objet d'un lobbying quasi permanent de parties prenantes (Chargeurs, Constructeurs, Pneumaticiens) pour augmenter la capacité des PL, en agissant sur les longueurs.

→ **Autres matériels utilisés pour le transport de fret en Europe :**

- **Les wagons du mode ferroviaire.**
- **Les conteneurs maritimes de 20', 40' et 45' d'une largeur ISO de 2.435 m – non éligibles pour le chargement d'EP.**
- **Les conteneurs EURO d'une largeur de 2.55/2.60 m citernes ou vrac solide.**
- **Les caisses mobiles de 13.60 m et 7.825 m ayant une largeur de 2.55/2.60 m, clones parfaits des matériels routiers.**

→ **Revenons à la route et aux chargeurs voulant réduire leurs couts de transport, en augmentant la capacité de nos PL en poids et en volume.**

**Dans l'UE – et au-delà – largeur et hauteur de nos matériels sont contraintes par l'infrastructure. Il faut donc agir sur la seule longueur selon quatre options :**

- **Le PW 45 (13.71 x 2.55 x 2.90 m)**
  - **Respecte 96/53 si coins avant chanfreinés**
  - **Volume identique à CAMO de 13.60 m**
  - **Tare plus lourde : 1 tonne soit 5% de fret en moins**
  - **Gerbable en charge : aucun intérêt en trafic intra- européen**
  - **Moins cher si fabriqué en Chine. La différence amortie sur 10 ans ou 2 500 jours ouvrés, s'exprime en dixième d'euros/jour vs le prix d'une CAMO européenne.**

- **S/R Kögel de 14.92 m**

- **Projet de la société Kögel, fabricant allemand de S/R**
- **Respecte 96/53 dans la version longue**
- **Charge 36 EP**
- **Soutenu par Pologne et Italie**

- **S/R de 15.65 m**

- **Projet du DfT britannique**
- **Respecte 96/53, version longue (18.60 m)**
- **Charge 38 EP**
- **Problème britannique : infrastructures routières n'acceptent pas EMS de 25.25 m, qui seraient bloquées sur les parkings portuaires de Mainland Europe ; idem pour le Tunnel sous la Manche.**

- **EMS de 25.25 m**

- **Ne respecte pas 96/53**
- **Charge 51 EP**
- **Le Monstre Suédois, Sériail Killer du TCRR**
- **Pas de problème en Scandinavie, terrains plats, densité de véhicules réduite**
- **Autres terrains plats en Europe: DK, G, NL, B, UK, P.....**
- **Mais situation autre en Europe du Sud :**

- **Densité de transit I/E/F - Europe du Nord**
  - Autoroutes A6/A7/A9 et A10 = 10 000 PL/jour sur chacune.... (chiffres de l'Observatoire Franco-Espagnol des trafics transpyrénéens) et projection de 20 000 /jour en 2020= murs de PL qui ne respectent pas les 50 m.
  
- E, I, F, CH, A, etc. = zones montagneuses = autoroutes à 2 voies = coexistence difficile du fait du comportement de certains conducteurs (Cow Boys) en convois.
  
- **Co-existence quasiment impossible entre :**
  - PL de 25.25 m/60 tonnes/80-90 km/h et VP, voiture verte européenne, familiale de 4.20 m produisant 90 g de CO<sub>2</sub> au km.
  
- **Co-existence très difficile sur A6/A7, A9, A10, A1, A39 avec le tourisme entre mai et octobre vers/de Méditerranée.**
  
- **EMS 25.25 m est pour nous inacceptable car agressif vs autres utilisateurs des infrastructures. Aussi inacceptable car Tueur du TCRR, favorisant le Report Modal inversé, en quoi il est un Serial Killer.**

→ En conclusion, 14.92 ou 15.65 m seraient plus acceptables et de loin, que 25.25 m, qui ne l'est pas du tout.

\*   \*  
\*

→ Questions : Est-il possible de faire mieux ? Can we do better ?

Ma réponse est OUI – My answer is YES !

**STOP !**

→ First let us contemplate what we call "Modal Shift" (ou Report Modal).

→ Le report modal (or Modal shift)

- Un fondement de la politique transport de l'UE, consistant à établir une coopération intelligente entre le Transport routier et des modes alternatifs, principalement le rail selon la répartition suivante :

- La Route s'impose sur les distances inférieures à 500 km et sur toutes distances en trafic diffus.

- Le Fer est la référence sur des distances de plus de 500 km : des corridors où la massification est possible au moyen de trains entiers de 1000 mètres / 2000 tonnes, opérés en navettes, quotidiennement à des vitesses de 120 à 160 km/h, sur des sillons de qualité, aussi respectés que les flux de voyageurs.

→ Pour réussir ce défi, il FAUT - et il suffit - que les réseaux, leurs équipements et les matériels de transport soient parfaitement interopérables autrement dit que les outils : semi-remorques, caisses mobiles et conteneurs maritimes soient des clones des uns des autres, en prenant comme références, les seules normes routières pour que la coopération soit possible demain.



→ Pourquoi demain ? Parce que ce n'est pas possible aujourd'hui.

Pas possible aujourd'hui, dites-vous ? Mais bien sûr que c'est possible, car l'outil existe ! Comment cela, l'outil existe.... Vous nous racontez des bobards. You are pulling our legs...Non, non je le répète haut et fort, l'outil existe.

→ Cet outil, c'est le conteneur de 53' d'APL, (American President Line, un Armement filiale de NOL) qui l'utilise quotidiennement entre la Chine et l'Amérique du Nord.

53' x8'6 x9'6 » c'est 16.15 x 2.60 x2.90 m

chargeant 39 EP et s'inscrivant dans un ensemble routier de 19.05 m, 30 cm de plus seulement que 18.75 m et 6.20 m de moins que le Monstre suédois, respectant donc pleinement son voisin sur l'autoroute !

53' x 8.6'' x 9'6'' c'est la semi-remorque et le conteneur utilisés tous les jours sur les autoroutes et le rail nord-américains tant en transport purement terrestre qu'en continuation d'un transport maritime, car 53' de long et 8'6'' de large sont les dimensions des matériels terrestres en Amérique du Nord qui chargent des palettes de 40'' x 48'' en saturant le volume des matériels routiers.

**→ LE VRAI COUP DE GENIE DE CETTE SOLUTION ? C'EST D'AVOIR ADOPTE EN MARITIME, LES NORMES DU TRANSPORT TERRESTRE NORD-AMERICAIN.**

-----

**→ Dans les années 1950, Malcolm MACLEAN, un transporteur routier nord-américain cherchait à transporter par mer ses unités terrestres : camions d'abord, semi-remorques ensuite, caisse seule enfin .... créant avec Sealand le conteneur de 35'.**

**Au même moment, une autre entreprise américaine, Seatrain a réalisé la même opération avec des wagons, ne conservant à la fin que la caisse.**

**Le conteneur était né. Malheureusement le monde maritime a retenu à l'époque avec la complicité d'ISO TC 104, une largeur de 8' seulement et des longueurs de 20' et 40' contrecarrer Sealand qui avait pris trop d'avance. Déjà un mauvais coup des lobbyists...**

**→ Aujourd'hui nous avons une chance unique d'implanter en Europe, un outil universel, routier, combiné, maritime, une synthèse parfaite capable de satisfaire les trois modes et permettant de réussir le report modal, tout en respectant sur les routes et autoroutes, la voiture particulière, européenne, de 4.20 m.**

**→ Cette unité existe, elle est viable. Ne laissons pas passer une occasion exceptionnelle. Adoptons la : Ici et Maintenant. Ce faisant nous donnerons au REPORT MODAL, toute sa valeur, mettant sur un parfait pied d'égalité : ROUTE, RAIL, MARITIME et même la NAVIGATION INTERIEURE.**

**QUE DEMANDER DE PLUS ? WHAT ELSE ?**

**Yves LAUFER**