



Unités de chargement intermodales

PROMOUVOIR L'INTEROPÉRABILITÉ, NE PAS LA FORCER!

La proposition de Directive

Lorsque la Commission européenne a publié son document de consultation en mars 2002 et sa première proposition de Directive COM(2003)155 sur les unités de chargement intermodales en avril 2003, l'Union Internationale des sociétés de Transport Combiné Rail-Route (UIRR) les a soutenus de façon prudemment critique.

Il semblait logique et utile à la sécurité qu'à l'avenir toutes les unités de chargement soient soumises à des contrôles réguliers. L'UIRR s'était toutefois déclarée en faveur de contrôles qui ne soient pas plus réguliers ni plus stricts encore que ceux prévus dans l'accord sécurité CSC applicable dans le monde entier aux conteneurs. Le Parlement européen s'était rallié à ce point de vue.



Caisse Mobile (préhensible par le bas)

La deuxième partie de la Directive prévoyait la normalisation d'un euro-conteneur, pratiquement un conteneur qui aurait les mêmes dimensions que les caisses mobiles (très répandues). Le CEN, qui regroupe des représentants de l'industrie et des Etats Membres de l'UE, était en fait occupé à standardiser ce type de caisses. Néanmoins, l'UIRR ne se faisait pas d'illusions quant à la portée d'une telle normalisation et avait déjà fait savoir dans sa prise de position relative au document de consultation: „La solution serait

superbe, en théorie, d'arriver à une interopérabilité plus grande avec moins d'unités de chargement différentes. La voie suivie, c'est-à-dire d'aboutir à une standardisation pour les caisses mobiles gerbables, pourrait entraîner une réduction de la diversité des UTI dans le domaine desdits 'conteneurs continentaux'. Les sociétés UIRR estiment toutefois que cette démarche ne ferait que très modestement progresser l'intermodalité dans la pratique. Le marché est libre d'adopter ou non des normes. Les expériences faites à ce jour permettent de conclure que les caisses mobiles gerbables ne s'imposeraient vraisemblablement que dans un petit segment du marché.“

Forcer l'intermodalité?

Personne ne s'attendait pourtant à ce que la Commission européenne semble entre-temps vouloir forcer une harmonisation! Dans l'annexe I de sa proposition de Directive d'avril 2003, il est déjà fait état pour toutes les unités de chargement intermodales de l'exigence suivante: „Permettre la manipulation efficace, entre autres par le matériel de manutention adapté aux conteneurs ISO.“ Si l'on s'en tient à une interprétation stricte, ceci aurait pu être compris comme une exigence de préhension des UTI par le haut (top-lift), ce qui aurait signifié en définitive l'interdiction de construire des caisses mobiles.

L'UIRR a attiré l'attention de la Commission sur le fait que les caisses mobiles représentent l'unité de transport intermodale la plus utilisée et la plus rentable économiquement mais aussi que toutes les caisses mobiles normées peuvent être efficacement transbordées vu qu'elles disposent des points de levage nécessaires au transbordement par grue.

La Commission européenne fit preuve de compréhension et le Parlement européen proposa un amendement au texte qui aurait exclu cette interprétation erronée.

Dans sa deuxième proposition de Directive COM(2004)361, la Commission européenne transforme ces changements à l'annexe I dans le sens contraire! La proposition du PE se lit: „Permettre la



Semi-remorque (préhensible par le bas)

manipulation efficace des conteneurs (ISO série 1) et des caisses mobiles empilables et non empilables, en tenant compte de l'efficacité de transbordement". Mais la Commission européenne supprime cette fois les mots soulignés et ajoute même plus haut dans le texte au plan des exigences pour **toutes** les unités de chargement: „[...] et tiennent dûment compte des normes ISO en vigueur en la matière.“



Conteneur (préhensible par le haut)

Est-ce à nouveau une erreur, une négligence ou est-ce un signe clair que la Commission européenne est sur le point de vouloir imposer une interopérabilité, en exigeant que toutes les unités de chargement soient à terme préhensibles par le haut, ce qui ne signifie rien d'autre que l'interdiction d'utiliser les caisses mobiles?

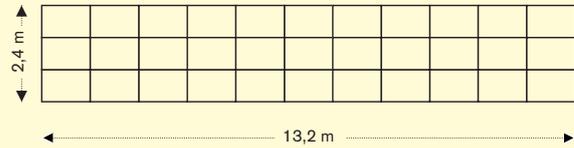
Théoriquement idéal – un flop en pratique?

La première proposition de Directive COM(2003) 155 a été publiée comme partie intégrante du programme de promotion du transport maritime de courte distance et, en se référant aux propos susmentionnés, ce sont en premier lieu la navigation intérieure et le transport maritime de courte distance qui profiteraient de la gerbabilité des caisses. L'euro-conteneur aux dimensions identiques à la caisse mobile ne convient certes pas aux navires

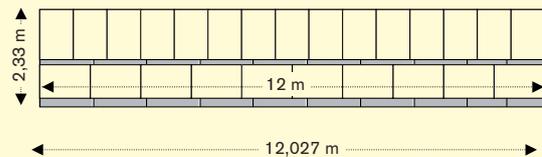
cellulaires pour des conteneurs ISO avec des dimensions extérieures plus petites mais peut être généralement déposé sur le pont.

Utilisation des capacités des UCI longues

Caisse mobile & nouvel euro-conteneur
33 euro-palettes



Conteneur ISO 40 Pieds
25 euro-palettes



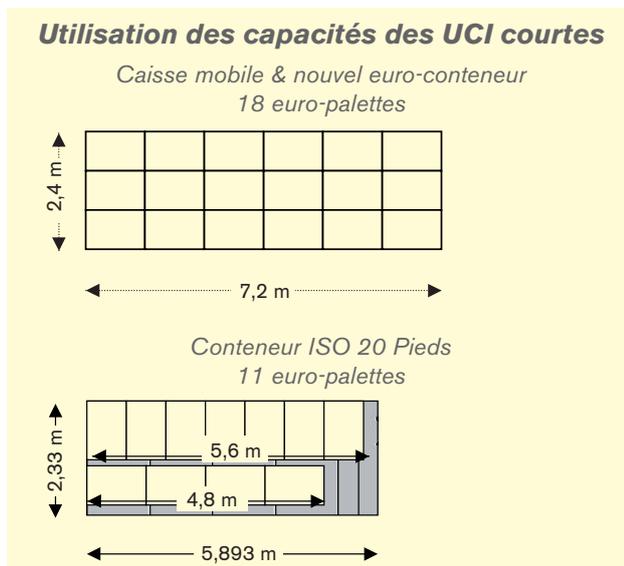
Si le nouvel euro-conteneur devait connaître le succès et apporter plus de trafic à la navigation intérieure et au transport maritime de courte distance, leurs propriétaires devraient certainement réagir lors de nouvelles commandes et feraient modifier les navires cellulaires de manière à répondre positivement à ces nouveaux marchés. Les associations compétentes pour le transport maritime ne l'ont malheureusement pas vu ainsi mais ont tout d'abord exigé que la nouvelle caisse soit adaptée aux navires cellulaires actuels. Le Parlement européen a suivi cette argumentation et la Commission a ajouté dans la nouvelle version de la Directive COM(2004) 361: La largeur extérieure „doit permettre un arrimage en toute sécurité à l'intérieur et sur le pont des navires porte-conteneurs cellulaires existants conformément aux normes ISO en vigueur“. Finalement, les constructeurs ont assuré qu'il n'y aurait pas de difficulté à construire des conteneurs palettisables avec des parois intérieures plus fines et compatibles à l'extérieur avec les navires cellulaires. Mais en réalité, cela augmenterait les coûts de l'euro-conteneur dans une proportion irréaliste.

Le rêve d'une unité de chargement universelle qui serait optimisée pour toutes les situations ne peut être réalisé en pratique, et l'imposer au marché ne serait pas judicieux. Il serait plus propice de s'en tenir aux bases: terminer les travaux actuels du CEN relatifs à la normalisation de caisses mobiles empilables tout en sachant que l'intermodalité ne sera renforcée que pour une partie du marché.

Dépliant unilatéral de la DG TREN

La Direction Générale de l'Énergie et des Transports a dans le même temps publié une brochure, qui donne une image tronquée de la réalité, évaluant de façon négative les caisses mobiles et mettant en évidence les avantages de la nouvelle unité de chargement intermodale.

En ce qui concerne les caisses mobiles, la description faite dans la version allemande est erronée: „ne peuvent généralement pas être gerbées, ni résister à des transports en haute mer et ne peuvent pas non plus être soulevées par des grues“. (Pour la version française „ne peuvent généralement pas [...] être soulevées par le haut par des grues“). Cette dernière phrase n'est pas totalement fausse, mais elle suggère de gros inconvénients, en particulier si l'on ne mentionne pas les avantages tels le poids mort et les coûts d'investissement moindres.



Ensuite, il est fait référence à une étude d'ICF Consulting sur le bénéfice économique de la proposition de la Commission: „En fonction de la marchandise, du couloir et de l'opération de transport, la diminution des coûts de transport peut aller jusqu'à 10%“. Dans l'étude même, on parle d'une valeur se situant entre 0 et 10%. Lors de l'audition du 26.11.2003 au Parlement européen, l'UIRR avait, en présence de la Commission européenne, déjà attiré l'attention sur le caractère arbitraire de l'étude qui analyse les effets d'une introduction de nouvelles unités de chargement européennes sans expliquer les raisons pour lesquelles ces unités de chargement, qui existent déjà depuis très longtemps, n'ont jusqu'ici pas été adoptées par le marché. A moins que les auteurs ne les connaissent pas? L'UIRR a souligné qu'il s'agissait

d'un avis qui décrit les avantages de cette unité de chargement en particulier du point de vue du transport maritime de courte distance et de la navigation intérieure. Et effectivement, en comparant le nouvel euro-conteneur palettisable aux conteneurs ISO standards, des augmentations de productivité sont réalisées grâce à un plus grand volume. Celles-ci sont uniquement théoriques puisqu'en pratique les véhicules purement routiers ou les caisses mobiles se sont imposés dans le transport continental justement parce qu'ils fournissent depuis longtemps ce volume plus grand, pèsent – ce qui est complètement omis – moins lourd et sont universels car ils peuvent être chargés par n'importe quel côté et, à l'inverse du conteneur, posés ou transbordés d'un véhicule routier à un autre sans grue, simplement à l'aide des suspensions pneumatiques. Par une construction plus solide permettant le levage par le haut et la gerbabilité, un conteneur pèse plus lourd que la caisse mobile, laquelle peut par conséquent contenir un poids commercial plus élevé. La caisse mobile elle-même présente déjà un désavantage par rapport au véhicule routier équipé d'une superstructure fixe, qui peut acheminer deux à trois tonnes en plus par train routier.



Chargement latéral d'une caisse mobile

De même, l'argument d'une plus grande productivité lors du transbordement, qui inciterait à ne plus transborder que des conteneurs par grue, n'est pas valable. Celui qui lit attentivement l'étude pourra se rendre compte que le seul transbordement de conteneurs par le haut ne pourra pas contribuer à économiser les coûts des pinces de préhension des grues aussi longtemps que la semi-remorque sera acceptée sur les chantiers de transbordement! Pourquoi la semi-remorque – en fait l'unité la plus universelle pour la route, les navires RoRo et les trains de TC – est-elle souvent oubliée par la politique des transports? Juridiquement, elle est en effet considérée comme un véhicule routier!

Et celui qui n'est toujours pas convaincu après les deux premières pages de la brochure doit devenir

tout à fait inquiet à la lecture de la troisième page: „Le transport international est une des principales cibles des terroristes, des trafiquants, des voleurs et des contrebandiers. C'est la raison pour laquelle „les nouvelles UCI devraient être dotées des meilleurs dispositifs d'alarme anti-intrusion qui signaleraient qu'une unité a été ouverte (par exemple, des scellés électroniques utilisant les techniques les plus récentes).“



Caisse mobile sur pieds

Tout le monde sait que les attentats du 11 septembre 2001 ont été commis à l'aide d'avions détournés. Mais des attaques au moyen d'unités de chargement n'ont à ce jour jamais été perpétrées. Des vols et autres se produisent partout. En définitive, l'argument de la sécurité est donc aussi utilisé abusivement pour favoriser le nouvel euro-conteneur par rapport aux caisses mobiles.

Dans un document séparé, l'UIRR prendra position sur la sécurité dans le Transport Combiné. Mais on peut déjà avancer ceci: le conteneur n'a pas non plus que des avantages sur ce plan par rapport à la caisse mobile et de nouvelles techniques ne sont pas toujours nécessaires là où des mesures déjà éprouvées suffisent à améliorer la sécurité. Là où une serrure ou un plombage mécanique seraient suffisants, il n'est pas nécessaire de rechercher une application pour le système par satellite Galileo.

Le TC dans la libre concurrence

Chaque tentative ayant pour objectif de forcer une interopérabilité se fera au détriment du Transport Combiné. A quoi sert une interopérabilité par le biais d'un conteneur universel pouvant être en principe utilisé par tous les modes de transport et être

préhensible par toutes les grues s'il n'est pas accepté en pratique et si le trafic retourne ensuite à la route? La plupart des caisses mobiles ne sont de toute manière utilisées que dans les modes de transport routier et ferroviaire et ne doivent dès lors pas être empilables. Ce que peu de gens savent: une partie considérable n'est d'ailleurs employée qu'en transport routier pur dans lequel les caisses sont échangées entre les véhicules routiers de courte et de longue distance ou sont tout simplement déposées à la rampe de chargement du chargeur ou du destinataire pour y être reprises plus tard!

Il ne faut pas oublier que le principe de base de notre économie est la libre concurrence. Le transport routier présente une grande flexibilité et est capable de s'adapter facilement aux souhaits du chargeur, à la diversité des produits et aux conditions possibles du chargement et du déchargement. Le rail et la navigation intérieure impliquent davantage de restrictions. **Le leitmotiv des sociétés UIRR est de pouvoir transporter également en Transport Combiné tout ce que la route achemine.** Grâce à des investissements dans des wagons-porteurs variés, le résultat suivant a été obtenu: la plupart des unités de chargement avec des dimensions et des volumes différents – que des entreprises de logistique ont développées – peuvent aujourd'hui être acheminées en Transport Combiné Rail-Route.



Caisse mobile à la rampe de chargement

Aucune initiative de normalisation ne doit mener à une restriction de cette relative flexibilité du Transport Combiné. Par des restrictions, le transport intermodal deviendrait moins attrayant alors que le transport routier direct serait libre d'optimiser – dans des dimensions maximales fixées – les longueurs de chargement, les volumes et le poids utile.



UIRR

Union Internationale des sociétés
de transport combiné Rail-Route
Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Bruxelles

Tél.: +32 2 548 78 90
Fax: +32 2 512 63 93
E-mail: headoffice.brussels@uirr.com
Web: <http://www.uirr.com>