



**TRANSPORT ROUTIER, COMBINE, MARITIME, FLUVIAL**

**53' ou 16.15m de long et 2.60m de large**

**Une norme universelle**

**Une proposition innovante du GETC**



⇒ Industrie et Transport

- **Années 1970 = des mutations de fond pour les entreprises européennes**  
**Zéro stock – Juste à Temps – Qualité Totale**  
**Externalisations – Délocalisations**  
**Peters et Waterman = Le Prix de l'Excellence**
- **01.01.1993 = Le Grand Marché européen**
- **Logistique et Transport**  
**Il n'y a pas d'industrie sans transport**  
**Transporteurs = projets plus ambitieux**  
**Un TRM triomphant**

⇒ TRM : Directives et Règlements de l'UE

- 96/53/CE = Poids et dimensions des véhicules routiers
- 561/06 et 3821/85 = Temps de travail des conducteurs
- 3314/90 = Chronotachygraphe
- 2153/98 = Dispositif de contrôle
- Bottlenecks Exercise 2007/08 = « Libérer le TRM »

⇒ TRM : Augmenter la compétitivité des PL

- Hauteur = 2.90/3.15m (4m) = bloquée
- Largeur = 2.55/2.60m = bloquée
- Longueur = 13.60/2x7.825m = Seule variable disposant d'une réserve

• Propositions du « Marché » :

|      |   |                |   |              |   |                         |
|------|---|----------------|---|--------------|---|-------------------------|
| 45'  | - | 14.92m (Kögel) | - | 15.65m (DoT) | - | 1x13.60+1.7825m (Suède) |
| 33EP |   | 36 EP          |   | 38 EP        |   | 51 EP                   |

⇒ TRM = Les camions hyper-longs

- Suède/Finlande = 25.25m – 60 to
- Canada = 38.33m – 62,5 to
- Australie = 253 – 68 to et 33.30m – 90.5 to
- Afrique du Sud = 21.98m – 56 to
- Etats-Unis = 30.96m – 57 to (1)
- Territoires plats sauf Mt Waddington (4 016m) et Mt Logan (5 959m) au Canada, Mt Kosciusko (2 230m) en Australie, Mt Thabana Ntlenyana (3 432m) au Lesotho, Mt Kebnekaise (2 114m) en Suède
- Densités faibles (h/km<sup>2</sup>) = 2 ou 3 en Australie et Canada, 16 à 21 en Scandinavie, 40 en Afrique du Sud
- Territoires périphériques non sujets à des trafics de transit

(1) Circulent dans 21 Etats – Situation gelée depuis 01.06.1991

⇒ TRM = Le Centre de l'Europe

- Allemagne, Autriche, Benelux, Espagne, France, Italie, Grande Bretagne, Portugal, Suisse
- 2.2 Mio km<sup>2</sup> (50% de l'EU)
- 369 Mio habitants (>70% de l'EU)
- Montagneux = Autriche, Espagne, France, Italie, Suisse
- Fortes densités de population : moyenne = 164 hab/km<sup>2</sup>  
(de 95 et 114 = Espagne et France à 229 et 337 Allemagne et Benelux)
- Très importants trafics de transit (PL) à longueur d'année

⇒ Partager l'usage de l'autoroute

- Observatoire franco-espagnol des trafics transeuropéens :  
Le Perthus (A6/A7/A8) et Biriadou (A8) =  
10 000 PL/jour      70 000 VL/jour (2006)
- Projection 2020 :  
20 000 PL/jour + 100 000 VL/jour soit 1 PL x 3 ou 4 secondes

- Autoroutes : cohabitation VL – PL

PL = File de droite = convois de 3 ou 4 PL se suivant à 10m / se doublant à 90 km/h

VL = Voiture verte européenne familiale (4 personnes) de 4.20m/1 tonne produisant 90g CO<sub>2</sub>/km

Conflit quasi permanent (saturation/confrontation)

**QUELLE SOLUTION ?**

⇒ Le Report Modal (l'Europe est terrestre)

- **Fondement de politique transport de UE =  
Livre blanc (2001) + Livre vert (2009) =  
Coopération intelligente entre TRM et modes alternatifs**
  
- **UE et RTE-T (2020) =**
  - 10 000 km façades maritimes utiles
  - 13 800 km voies navigables utiles (Rhin-Danube-Benelux)
  - 96 000 km autoroutes et routes nationales
  - 106 000 km voies ferrées électrifiées
  
- **Seuls route et rail maillent le territoire européen**
  - **Route = Trafics diffus toutes distances + distances inférieures à 500 km + toutes dessertes terminales**
  - **Rail = distances > 500 km + corridors de massification avec train entiers (1 000m/2 000 to) en navettes et vitesses 120/160 km/h + sillons de qualité**





⇒ Des clones parfaits

- Quelle condition pour réussir le Report Modal ?  
=  
Des équipements de transport interopérables tous modes  
=  
Semi-remorques – Caisses mobiles – Conteneurs maritimes

**CLONES**

- Bases de référence =  
Normes routières impératives
- Pourquoi ?  
Infrastructures contraintes
- Question = Où situer l'équilibre ?



⇒ Des longueurs et largeurs « Quadrimodales »

- Cette norme d'équilibre est sur étagère :  
53' x 8'6" x 9'6" ou 16.15 x 2.60 x 2.90m
- Conteneur maritime d'APL (Filiale de NOL)
- Semi-remorque + conteneurs sur autoroutes et sur rail nord-américain (Canada, EUAN, Mexique)
- 30 palettes 40" x 48" saturant le volume routier
- En Europe =
  - 39 europalettes (+ 18% vs 13.60m)
  - Longueur hors tout = PL de 19.05m (+ 2.55m/+ 0.30m vs 96/53/CE)
  - 19.05m = Respecte la petite voiture verte européenne.
- Idée géniale = adopter en maritime la largeur « terrestre »



⇒ EuropAsie : L'Industrie et le TCRR

- L'Europe s'étend à l'Est (Der Drang nach Osten)
- L'Industrie délocalise :
  - Pologne - Biélorussie – Ukraine – Russie – Kazakhstan – Chine
  - Automobile = Volkswagen – BMW – Mercedes – Toyota – Peugeot – Général Motors – (Renault Nissan)
  - Electronique, etc.
- Délocalisations industrielles ↔ TCRR Performant
  - Trains entiers « privatifs » (Stock roulant)
  - 15 jours terminal-terminal vs 35/40 jours
  - RZD fiables et transparents (7 jours)

⇒ L'Intermodalité est une intégration (OCDE)

- Un contenant primaire, l'europalette de 800 x 1 200mm (ISO 3394)
- Des contenants secondaires standardisés = semi-remorques, caisses mobiles, conteneurs à partir d'une norme mère = 16.15 x 2.60 x 2.90m
- Des vecteurs standards = wagons de 53' et 106', camions de 19.05m, cellules des porte-conteneurs. Un énorme marché pour les constructeurs.
- Standardiser l'infrastructure ferroviaire = construire l'Europe en appui sur 91/440/CE, le RTE-T et le quatrième paquet ferroviaire = effacer les frontières nationales et les drapeaux des E-M alors que le réseau routier européen fonctionne depuis le 01.01.1993 (le Grand Marché)
- Standardiser le cadre social européen = casser les règles nationales contrariant tout progrès du fret ferroviaire européen. Sortir par le haut = conducteurs de locomotives à doter d'un cadre de travail européen à l'identique des conducteurs routiers d'où

TFM (TCRR) = TRM

.../...



Mission de CE = faire tomber murailles de Jéricho mettant à l'abri les entreprises ferroviaires historiques pour créer de puissants groupes opérationnels transnationaux, au service du client comme le transport routier.

- Standardiser le cadre juridique.

Donner une Convention réglementaire internationale au TCRR, d'application obligatoire pour combler un vide juridique qui crée incertitude et faiblesse.

Le 53'/16.15m – quadrimodal – sur mer et sur terre – repose le problème autrement.

Genève (ONU CEE, CNUCED, OMC), Paris (OCDE), Bruxelles ou Luxembourg (CE) doivent se saisir du problème pour aboutir à une Convention multimodale où chaque mode sera également traité.

⇒ Sûreté, Sécurité, Transmodalité

- Depuis plus de 30 ans, risques toujours plus prégnants en transport de fret tant en TRM – accompagné – qu'en transport maritime conteneurisé, non accompagné.
- Vol du chargement, vol du camion, agression du chauffeur, immigration clandestine, trafics de drogue et contrebande, terrorisme, sûreté des biens et des schémas de transport, sécurité des acteurs = préoccupations permanentes de toutes parties prenantes.
- 11.09.2001 ! Attentats qui ont violemment éveillé les consciences, des très graves dangers encourus.
- Conséquences = adaptation des Organisations intergouvernementales, informant, sensibilisant, recommandant, passant d'une situation « confortable » à une situation de crise avec un principe de précaution omniprésent.

.../...



- Objectif limpide = sécuriser, sécuriser, sécuriser.
- Les systèmes de transport font aujourd'hui «du mieux qu'ils peuvent», ce qui n'est pas suffisant car les outils utilisés ne sont pas en cohérence d'un mode à l'autre. Exemple : standards différents en largeur entre mode maritime (8' ou 2.435m) et terrestre (8'6'' ou 2.60m).
- Heureusement le 53'x8'6''x9'6'' ou 16.15x2.60x2.90m est « transmodal » i.e. Compatible quatre modes = routier, combiné rail-route, maritime, fluvial.
- Sans être la panacée, on ne pourra nier qu'il apporte sa petite pierre à l'édifice.
- Un (petit) pas en avant pour le transport de fret, l'industrie et les échanges, et la sûreté.

⇒ Le 53', marginal ?

- Retour en arrière (1950...)
  - «Invention» du conteneur de 35' Sealand (Malcolm Mc LEAN)
  - Seatrain
  - 24' Matson
- Sur mer, à partir de modules terrestres
- Grossière erreur «lobbyiste» = largeur de 8' (2.435m) de l'ISO
- Conséquence = Invention de caisse mobile en Allemagne
- Aujourd'hui, «Invention» du 53' APL (8'6")
- Standard route et rail-route nord-américain
- Tout sauf marginal
- 53'x8'6"x9'6" = Un standard universel demain ?



⇒ **En résumé... Retombées**

- **53'x8'6''x9'6'' (16.15x2.60x2.90m) parfaitement quadrimodal**
- **Largeur « terrestre » en référence**
- **Sûreté et Sécurité améliorées**
- **Cohabitation équilibrée PL-VL sur autoroute**
- **Capacité d'emport = 39 ep = +18%**
- **Trafic Overseas – Transbordement du fret en route supprimé**
- **Transbordement supprimé, sécurité renforcée**
- **Réduction des ruptures de charges et mouvements à vide**
- **EuropAsie = TCRR = noria de trains entiers via Transsibérien – 15 jours terminal-terminal**
- **Intégration du mode ferroviaire**
- **Globalisation du transport au niveau d'une industrie mondialisée**
- **Intégration juridique par une Convention dédiée**