



1956 > 2016 > 2050

2.60m, Une Largeur Unique

Un Système Global de Transport, sans Rupture

Pour l'Industrie, le Climat, L'HOMME

- L'HOMME produit, consomme et vit sur le plancher des vaches
- Où sont aussi usines, surfaces cultivées, habitations
- Le transport étant le seul lien entre production, distribution et consommation
- Une marchandise n'ayant de valeur qu'une fois rendue sur son lieu d'utilisation, au bon moment, en bon état

- Janvier 2015 : le Forum International des Transports (FIT) de l'OCDE publie une remarquable étude...
- **“ ITF Transport Outlook 2015 ”** prévoyant qu'en 2050...
- Les transports internationaux de fret – exprimés en md de t.km – et les émissions de CO2 qui en découlent – en md de tonnes, elles aussi
- Auront quadruplé !!!
- Une conséquence directe du développement du commerce mondial
- Les transports de fret devenant alors, la première source d'émissions de CO2 des modes de surface

- De ce fait, les transports routier, ferroviaire, maritime ne pourront plus opérer indépendamment, étant obligés de coopérer ensemble sur une large échelle
- Pour établir un système de transport global, unifié, sans rupture, beaucoup plus efficace techniquement et économiquement
- Réduisant ses émissions de GES et de particules

- Transport maritime, navigation intérieure, transport ferroviaire n'existent qu'en mutualisant leurs équipements respectifs
- Le transport routier (conducteur, tracteur, semi-remorque) étant le seul capable de délivrer de façon autonome un service de porte à porte
- **ET DONC – TECHNIQUEMENT AUTANT QU'ECONOMIQUEMENT – LA SEMI-REMORQUE ROUTIERE DOIT ETRE L'EQUIPEMENT DE TRANSPORT DE REFERENCE**
- **CAISSE MOBILE ET CONTENEUR MARITIME DEVANT ETRE SES CLONES PARFAITS**

- Ce qui pose la question essentielle de la largeur standard de 8' ou 2.435 m du conteneur maritime, cause de ruptures nuisibles entre transport maritime conteneurisé et transport terrestre
- Au détriment de l'économie, du commerce, du report modal et du Climat

- Partout sur Terre
- L'HOMME mesure 1.75 m et pèse 75 kg !
- Soit sept milliards d'individus en 2016 et neuf milliards en 2050
- L'HOMME
- Qui a été, qui est et restera la vraie et seule référence en 1956, 2016 et 2050
- Imposant un système industriel unique
- Où voiture, métro, tramway, avions d'Airbus et de Boeing, lave-vaisselle, chaise, lit etc. sont les mêmes sur les cinq continents
- Exigeant un système de transport du fret sans rupture !
- Où l'euro-palette de 1200x800 mm (ISO 3394), comme la palette nord-américaine de 49"x40" - 1200x1000 mm - saturent la largeur de 2.60 m ou 8' 6" d'un équipement de transport, largeur qui est celle d'un véhicule routier
- Largeur qui est en même temps compatible avec celle de l'infrastructure routière qui le reçoit

- 16.15 x 2.60 x 2.90 m (53' x 8' 6" x 9' 6") chargeant 39 euro-palettes (ou 30 unités de 49" x 40") vs 33 seulement dans une semi-remorque de 13.60 m
- Pourquoi cette unité de 16.15 m (53') de long et 2.60 m (8' 6") de large ?
- Cette unité de 16.15 x 2.60 x 2.90 m est exploitée depuis de nombreuses années en Amérique du Nord (Canada, Etats-Unis, Mexique) sur la route et sur le rail (piggy-back)
- Elle a aussi été adoptée par NOL (APL) entre la Chine et les Etats-Unis montrant qu'une unité de 2.60 m de large pouvait être chargée sur un porte-conteneur
- Elle est aussi le parfait compromis sur le réseau routier européen entre le P/L de 19.05 m de long et la voiture familiale émettant 90 g de CO₂ au km

- Enfin et surtout, l'unité de 16.15 m est le parfait compromis vs les P/L ultra-longs (EMS de 25.25 m), soutenant efficacement le report modal où le rail, utilisant la traction électrique, opère en trains entiers sur la longue distance et les corridors de massification
- Effaçant les obstacles naturels (reliefs montagneux et bras de mer) par des tunnels de base de 50 à 60 km de long (Channel Tunnel, Lötschberg 2, Saint Gothard 2, Brenner, Marmaray. Fréjus de base, Gibraltar)

BENEFICES

- Supprimer les ruptures (*transbordements, manutentions, reconditionnements en cours de route, parcours à vide, coûteuses immobilisations aux frontières, pertes de temps, risques de vols, trafics de drogue et de contrebande...*)
- Améliorer l'efficacité du transport (*par la suppression des ruptures de charge et l'implantation optimisée des entrepôts*)
- Réduire le coût du transport (*par l'élimination des ruptures - cf. ci-dessus - et par l'augmentation de la capacité d'emport : 39 ep vs 33 en TRM soit 18% de mieux et plus encore vs le conteneur maritime*)
- Faciliter et accélérer les contrôles en frontière
- Améliorer la connectivité des opérations : sûreté (risque NRBC) et sécurité (Cheval de Troie), (protection des cargaisons par un scellement sécurisé des unités d'œuvre)
- Éliminer le chaînon manquant : largeur de 8' ou 2.435 m pour réaliser une innovation globale, capitalisant sur un report modal parfait entre tous les modes de transport de surface
- Disposer à l'horizon 2050 - et mieux encore, longtemps avant - d'un système de transport unifié, vert, sans rupture, reliant les neuf milliards d'HOMMES sur la planète Terre
- Dont quatre milliards (45% du total) en EuropAsie – un méga-continent – utiliseront la voie ferrée transsibérienne au nord et le Rail de la Soie au sud via Kazakhstan, Iran, Turquie par des trains entiers du TCRR
- Limitant fortement les délais de transport : ca 15 jours en TCRR vs 35/40 en maritime, tout en améliorant réellement la fiabilité des opérations
- Réduire durablement les émissions de GES et de particules
- Respectons la Terre, notre Mère et l'Air que nous respirons, le lait avec lequel elle nourrit L'HOMME