



## **NORMALISATION EUROPEENNE : QUELLES BASES DE TRAVAIL ?**

*Pierre CHANSON*

Dans le cadre du Comité Européen de Normalisation (CEN) l'AFNOR a été chargé d'organiser une "TASK FORCE" pour appréhender les besoins du système logistique du transport. La 1<sup>ère</sup> réunion s'est tenue à Paris le 30 Octobre 1989. Pierre Chanson, son président (de l'OEST), a fait approuver les bases de travail. Le but de la TASK FORCE n'est pas de définir des normes, mais de tenter de définir les besoins du monde des transports à partir des analyses des chargeurs, des transporteurs, des opérateurs de transport combiné. Les orientations qui découleront de ces travaux pourront devenir une force de proposition à condition qu'ils soient entrepris dans un esprit de type marketing opérationnel, sur lesquels le CEN pourrait se référer et s'appuyer.

### **Répondre aux besoins du trafic**

Le doublement attendu des transports combinés européens dans les cinq années à venir impose que les unités de transport qui seront définies puissent être transportées par n'importe quel mode sans contrainte de passage de l'un à l'autre. Il faut donc tendre vers une banalisation des parcs. Il est temps de se fixer certaines règles de manière, d'une part, à ne pas retarder les investissements de matériels dans l'attente de meilleures normes et, d'autre part, ne pas pénaliser les investisseurs les plus hardis qui se seraient, en quelque sorte, jetés à l'eau croyant à la sagesse des institutionnels.

### **Réagir en Européen**

Par ailleurs il serait hautement dommageable pour les transports européens de se fixer des normes à partir des données américaines qui ne se font connaître qu'au travers des conteneurs maritimes, étant eux-mêmes uniquement des engins de porte-à-porte.

La réflexion devra s'appuyer en premier lieu sur les spécificités des données du marché européen des transports et ensuite celle du marché mondial.

L'approche est normative, fondée sur les besoins du marché, traduisant la volonté de retenir des dimensions permettant de rechercher la plus grande productivité des unités de transport. La base actuelle du raisonnement est souvent limitée aux dimensions horizontales.

### **Transports palettisés**

Quelles bases retenir ? Faut-il, prendre uniquement en compte les dimensions extérieures de la palette européenne 800 - 1200 ou être plus prospectif et déjà s'orienter vers la seule dimension 1200 définissant ainsi une palette carrée ( la palette américaine la plus couramment utilisée : 1140 x 1420).

Quel jeu entre les palettes : 1 cm, 2 cm, c'est-à-dire retenir la palette de confection industrielle ou la palette reconstituée ? Quelle est la part de l'une par rapport à l'autre ? La première intéresse les chargeurs, la deuxième les groupeurs. Si l'on admet 2 cm, ne faudra-t-il pas caler les palettes bien constituées ?

Il faut s'interroger sur les dimensions verticales : n'oublions pas que la hauteur revêt un caractère capital dans le transport combiné, mais également chez les chargeurs dont les auvents des portes de chargement sont souvent limités à 4 mètres.

### **Transports non palettisés**

Le critère des dimensions du volume intérieur est moins important. Cependant compte tenu que ces transports s'effectuent souvent à partir des unités de transport bâchées, donc à parois non rigides, il est important de prendre en compte ce fait dès le départ, car les parois de ces engins ont tendance à se déformer. Il est de toute façon nécessaire de se poser cette question.

A partir de réflexions sur les besoins de volume intérieur, il s'agira donc d'appréhender l'offre technico-économique qui devra satisfaire les besoins exprimés.

### **Standardisation et productivité**

Dans un secteur comme le transport, qui met en jeu un aussi grand nombre d'intervenants, la standardisation des unités de transport, qui ont vocation d'intermodalisme, est un facteur puissant de productivité et donc de réduction des coûts. Encore faut-il que cette standardisation réponde aux besoins exprimés. Dans la situation actuelle extrêmement mouvante, la question de normalisation est particulièrement délicate, d'autant plus qu'il faut constater l'absence de saines approches économiques pour asseoir le bien fondé des normes, de manière rationnelle.

D'autre part, l'approche du marché doit nécessairement prendre en compte, non seulement les contraintes physiques des réseaux tant routiers que ferroviaires et voie d'eau, mais également les contraintes politiques imposées par certains pays.

Il faudra également mettre un terme rapidement au jeu des tolérances nationales en ce qui concerne les poids et dimensions.

### **Des exigences à concilier**

Les travaux de la Task force devront donc concilier les exigences :

- de la recherche polyvalente intermodale maximum,
- de la meilleure modularité des unités de transport en fonction des possibilités des moyens de transport,
- de l'obtention des meilleurs rendements de chargement unitaire (multiple de palettes par exemple).

En se rappelant qu'il a fallu dix ans pour passer de 15,5 m à 16,5 m et que cette dimension n'est pas satisfaisante, deux solutions paraissent s'offrir à notre réflexion :

- soit partir de la plus grande unité de transport réalisable et décliner des modules intermédiaires par multiple,
- soit partir de la plus petite unité de transport et décliner par multiple la plus grande possible.

Cela suppose que le groupe de travail est capable de s'affranchir des dimensions existantes et d'anticiper sur des évolutions rationnelles.

Cependant, chaque unité de transport devra répondre à trois critères :

- rendement du chargement maximum,
- multiple permettant une compatibilité maximum ferroviaire,
- multiple permettant une compatibilité maximum routière.

Pour mener à bien ces tâches, il a été demandé que les délégations nationales soient représentatives des différents types d'activité (chargeurs-transporteurs-opérateurs de transports combinés-constructeurs). La représentation de la délégation française en est l'exemple type.

Sans vouloir anticiper sur la valeur des travaux de cette TALK Force, il convient de se féliciter de la position du CEN et de l'AFNOR souhaitant intégrer dans leurs réflexions sur la définition des normes techniques l'approche marketing définissant les besoins de la chaîne logistique du marché des transports. ■