

FICHE FOCUS

LA SEMI-REMORQUE

Dans le contexte du transport combiné rail-route, on distingue deux catégories de semi-remorques (SR) :

- La SR préhensible : elle a été développée pour permettre sa manutention verticale et son intégration dans les trains du combiné. Cette catégorie représente environ 10% de la flotte européenne totale.
- La SR non-préhensible : c'est la semi-remorque la plus utilisée dans le transport routier. A l'origine, ces SR ne pouvaient circuler que dans des trains des autoroutes ferroviaires. Mais grâce à des systèmes de paniers métalliques, elles peuvent à présent être intégrées dans des trains classiques.

La semi-remorque représente 20% des volumes de transport en 2022, et son usage est en fort développement.

AVANTAGES DE LA SEMI-REMORQUE

- La SR, quel que soit le type, a une capacité de chargement identique qu'elle emprunte un parcours 100% routier, ou en combiné rail-route.
- La version préhensible se charge sur les wagons par manutention verticale, opération possible sur de nombreuses plateformes multimodales.
- La SR peut être mise à disposition sur site client, sans le tracteur, sur ses béquilles.
- Si vous êtes transporteur, vous pouvez utiliser les SR de votre flotte pour faire du combiné rail-route¹.

SES POINTS FAIBLES

- La SR ne peut pas être empilée. Le fait de devoir les garer en épi occupe plus de surface au sol que les conteneurs.
- Leur circulation en France n'est autorisée que sur des itinéraires spécifiques, garantissant un gabarit ferroviaire acceptant l'encombrement plus important des SR en hauteur.
- Le transport de SR nécessite un type de wagon spécifique : les « wagons poche », qui disposent d'un espace entre les essieux pour accueillir les béquilles et essieux de la SR. Un type représentatif de ces wagons est le T3000. Certains OTC ont ce type de wagons dans leur flotte.

CARACTERISTIQUES

¹ Sous réserve de répondre à certaines contraintes techniques (type de wagon, gabarit autorisé sur l'itinéraire)

Les dimensions des SR correspondent aux standards routiers, avec une longueur de 13,60 m.

Spécificités de la SR préhensible :

- Elle est équipée de platines latérales (comme les caisses mobiles) qui permet une manutention verticale, en soulevant la semi-remorque par le dessous.
- La tare de ce type de remorque est 500 kg plus lourde qu'une SR standard.

Une SR peut charger 33 europalettes 80x120.

Les SR existent en différentes variantes pour répondre aux différents besoins du marché :

- Les standards : rideau, bâche : afin de faciliter le chargement de la marchandise.
- Frigorifique : pour transporter les produits alimentaires, pharmaceutiques, chimiques et autres produits exigeant une température spécifique pour maintenir leur qualité.
- Fourgon : avec une construction rigide formant une caisse fermée dotée d'une porte pour un déchargement plus facile.
- Citerne : adaptée au transport de liquides ou de gaz.
- Plateforme : adaptée au transport des charges dont les dimensions ne permettent pas ou n'exigent pas de sécurisation par des parois latérales ou par un toit.



Le code profil UIRR identifiant les wagons portant des conteneurs est : **P**.

IMMATRICULATION

Les SR préhensibles sont numérotées et marquées. Cela sert à les identifier pendant toutes les étapes du transport et ainsi organiser et tracer leur acheminement.

Fixé par une norme européenne (EN 13044) depuis 2000 et généralisé en 2011, ce système comprend une numérotation et un type de marquage.

La norme EN 13044 décrit essentiellement deux éléments :

- Un système d'identification et les marquages associés pour les unités de chargement intermodales (ILU). Il s'agit du code ILU (EN 13044 partie 1).
- Le marquage des caisses mobiles et des semi-remorques préhensibles pour les opérations ferroviaires : Il s'agit de l'autorisation spécifique pour les chemins de fer des unités de chargement pour le transport combiné, également appelée codification (plaque jaune) (EN 13044 parties 2 et 3).

La norme EN 13044 (partie 1) a mandaté l'UIRR (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route) pour administrer les clés ILU de marquage des UTI en Europe, au nom de tous les acteurs du transport intermodal.

Plus d'informations sur : <https://www.ilu-code.eu/>

CIRCULATION DES SEMI-REMORQUES

Les SR non préhensibles peuvent être chargées et intégrées telles quelles sur les lignes des autoroutes ferroviaires. En France, il existe actuellement 4, une cinquième ligne est en projet :

- Le service transmanche entre Coquelles et Folkestone, mis en exploitation en 1994.
- Le service alpin entre Bourgneuf - Aiton, (Chambéry) et Orbassano (Turin) en Italie, mis en exploitation en 2003.
- Le service Perpignan (Le Boulou) – Luxembourg (Bettembourg), mis en exploitation en 2007.
- Le service Calais – Le Boulou, mis en exploitation en 2007.
- Le service Cherbourg - Bayonne en projet.

Le transport des semi-remorques est possible en dehors de ces lignes sur des lignes de combiné classique de type P400 (codification française qui signifie que le gabarit ferroviaire autorise les SR).