



Une caisse à la conquête du monde.

De nos jours, nul ne pourrait plus concevoir le transport de marchandises sans conteneurs. Au cours des dernières décennies, la caisse métallique aux normes internationales a révolutionné le monde du transport avec un succès sans précédent.

Aujourd'hui, quelque 15 millions de conteneurs circulent chaque jour en tous points du globe, que ce soit par voie ferroviaire, aérienne, maritime ou routière. Le terme de conteneur est dérivé du mot anglais «to contain», qui englobe à la fois les sens de «contenir», «comprendre», «renfermer», mais aussi de «retenir» et «mesurer». Le conteneur symbolise le commerce international. Il est devenu si incontournable que

l'on se demande comment les marchandises étaient acheminées avant son invention. En fait, de tout temps les hommes se sont débrouillés pour transporter une marchandise d'un point à un autre. Pendant des siècles, des chevaux et des mules lourdement chargés ont assuré le transport transalpin. Le progrès technique aidant, ils ont été remplacés par des diligences, des trains de marchandises et des camions. Selon

leur type, les marchandises étaient transportées ouvertes sur la plate-forme, ou emballées dans des sacs ou des caisses.

Un transporteur ingénieux.

Depuis près d'un siècle déjà, les entreprises de transport utilisent des conteneurs de transport aux normes. Durant la Seconde Guerre mondiale et la guerre du Vietnam, les Américains se

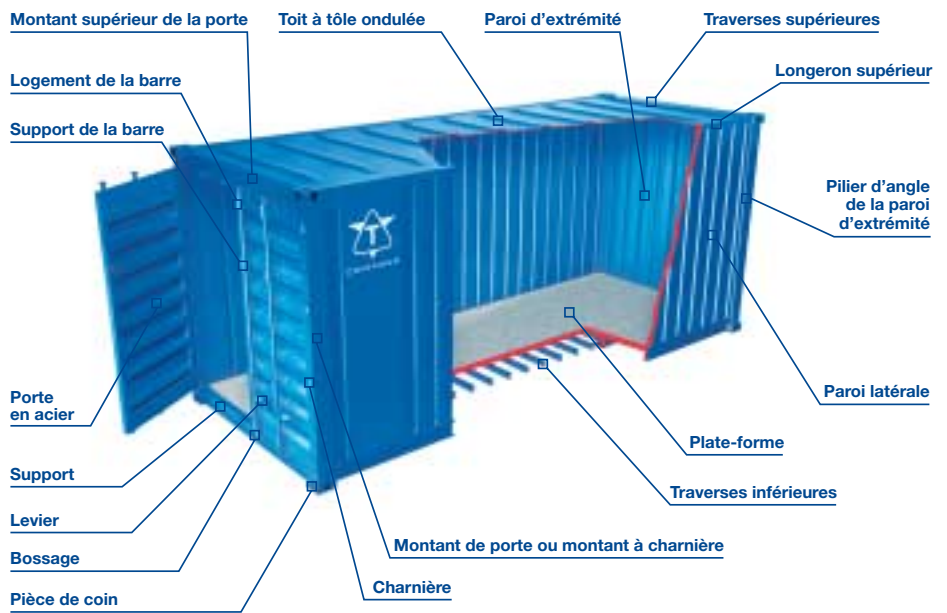
servaient de boîtes de transport géantes. Malcom McLean est considéré de nos jours comme l'inventeur du conteneur. Durant les années 50, il travaillait comme transporteur sur la côte est de l'Amérique, et déplorait les différences de directives régissant le trafic des camions dans chacun des Etats-Unis d'Amérique. C'est pourquoi il se mit à charger ses camions sur des bateaux, les acheminant à destination par la côte. Par souci

« L'idée de la caisse modulaire empilable a germé un jour dans l'esprit du transporteur Malcom McLean, alors qu'il achetait un paquet de cigarettes dans un distributeur automatique. »

de rentabilité, McLean ne chargea bientôt plus que les caisses mobiles au lieu des camions tout entiers: le conteneur était né. L'idée de la caisse modulaire empilable a germé un jour dans l'esprit de l'Américain, alors qu'il achetait un paquet de cigarettes dans un distributeur automatique.

La «caisse américaine».

Dix ans plus tard, McLean se mit en quête de ports appropriés en Europe, car il voulait aussi étendre l'utilisation des conteneurs au trafic transatlantique. Pourtant le système suscita un certain scepticisme. A l'époque, de nombreux spécialistes ne connaissaient pas encore le po-



tentiel de la «caisse américaine», ainsi qu'on l'appelait non sans ironie. Seules les villes de Brême et de Rotterdam acceptèrent, devenant ainsi les premiers ports de conteneurs en Europe. Le premier bateau à conteneurs accosta à Brême en 1966. L'idée se diffusa rapidement, et au début des années 70, le trafic maritime transpacifique entre les USA et l'Asie fut équipé en conteneurs. Au milieu de la décennie suivirent l'Afrique du Nord et le Moyen Orient. Puis ce fut le tour de l'Amérique du Sud au début des années 80. Les avantages du système sont évidents: le chargement intégral d'un camion peut être déplacé d'un seul mouvement de grue, et acheminé directement vers le destinataire. Autres avantages: les conteneurs peuvent s'empiler, protègent la marchandise et s'adaptent aux transports routier, ferroviaire et maritime.

Des dimensions qui s'imposent dans le monde entier.

Les dimensions standards du conteneur moderne n'ont pas changé: 2,44 x 2,59 x 6 mè-

tres. Fixées comme norme ISO en 1964, elles sont l'un des rares standards à avoir pu s'imposer à l'échelle internationale. La hauteur de 2,59 mètres (8,5 pieds) correspond à la hauteur de passage maximale des tunnels d'accès au port de New York.

Outre ces dimensions standards, qui acceptent des chargements de 15 à 20 tonnes, il existe des conteneurs deux fois plus longs, dont la capacité peut atteindre 30 tonnes. De plus, sur le plan technique, on distingue les conteneurs pour les colis de détail, les marchandises volumineuses ou lourdes, pour les voitures ou les denrées périssables à brève échéance. Au cours des dernières années, la manutention des conteneurs a connu une évolution fulgurante. En 2001, 72 millions de conteneurs chargés ont circulé sur les mers du monde entier. Plus de 95 pour cent du commerce intercontinental s'effectue aujourd'hui par voie maritime. La glorieuse épopée du conteneur se poursuit.

Texte: Susanne Wagner. Photos: Gettyimages, Bo Brännhage. Illustration: Max Grüter

Le conteneur et le chemin de fer

Au XIX^e siècle, à l'époque de la traction à vapeur, les ferry-boats reliant Londres à la France transportaient déjà des conteneurs plombés transférés du train sur le bateau et vice versa. A partir des années 60 et 70, les exigences en matière de trafic marchandises évoluèrent: au lieu de matières premières et de marchandises pondéreuses, on expédia de plus en plus de produits finis et semi-finis en plus petites quantités, qui devaient parvenir à destination dans des délais plus courts. Ce fut le début du transfert, toujours plus important, du trafic marchandises vers la route. En proposant un service de trafic combiné, le rail a su s'adapter à ces changements. Le conteneur joue donc actuellement un rôle essentiel, notamment comme trait d'union entre le trafic ferroviaire et le trafic routier. Grâce à des contenants adaptés à la route, tels que conteneurs, structures interchangeables et semi-remorques, il est possible d'expédier des chargements par le rail sur de plus longues distances, avant de les confier à un véhicule routier pour la distribution précise.



Rail-route-mer-rail: le conteneur.