

➔ UN PEU D'HISTOIRE...

Cette technique de transport par conteneur apparaît comme une technique moderne alors qu'en fait son principe en est très ancien.

Les amphores que l'on retrouve dans les épaves étaient des types de « conteneurs » standardisés qui permettaient de transporter de nombreux produits (liquides, grain....) avec un moyen de manutention lui aussi standardisé (un dos d'homme).

De tout temps il a été recherché des techniques pour faciliter la manutention qui est effectivement un point délicat d'une opération de transport par grande quantité.

Aujourd'hui chaque produit a son moyen propre de manutention et les navires sont très spécialisés.

Le conteneur moderne est apparu aux Etats Unis à la fin des années 60 en prolongement du transport ferroviaire.

C'est en effet un transporteur ferroviaire (CSX dirigé par Monsieur Mc Lean) qui a imaginé prolonger sa prestation ferroviaire par l'acheminement maritime de la marchandise en facilitant la manutention (et bien sûr sans charger les wagons sur le bateau !).

Cette technique a été très utilisée dès son apparition par l'armée américaine pour le transport de ses marchandises des USA vers l'Europe et tout de suite, Rotterdam port d'arrivée de ces produits s'est positionné comme un port très important en matière de conteneurs.

Il existe de multiples usages pour les conteneurs mais ils ont tous des caractéristiques communes qui leur permettent d'être facilement manipulés dans le monde entier.

Le point le plus important est la distance entre les coins du conteneur et en fin de compte tout ce qui est situé à l'intérieur de l'espace délimité par ces points est libre.

Informations pratiques

Les compagnies maritimes ont acquis des conteneurs et des navires porte conteneurs en grande quantité pour satisfaire les besoins du commerce mondial qui ne cesse de croître avec le phénomène de globalisation de l'économie.

Les investissements sont ainsi considérables et cela explique que les armateurs sont obligés de « suivre » ces équipements pour en optimiser l'exploitation.

Pour cette raison il s'est créé un réseau de dépôts de conteneurs vides qui sont par conséquent sous contrôle des armateurs au travers de leur « gestionnaire de parc ».

Une partie de ces dépôts est installée dans les ports maritimes bien sûr et une partie dans les ports fluviaux ou les terminaux ferroviaires.

En ce qui concerne les conteneurs pleins, compte tenu du poids qu'ils représentent, et des moyens de manutention sophistiqués qu'ils nécessitent, il s'est créé des structures de transbordement équipées comme le sont là encore les ports maritimes mais aussi les ports fluviaux ou les terminaux ferroviaires.

Ainsi donc, le conteneur qui au fond n'est qu'un emballage est devenu un produit en soi dont il faut assurer le suivi tout au long de la chaîne de transport.