

# La révolution du conteneur

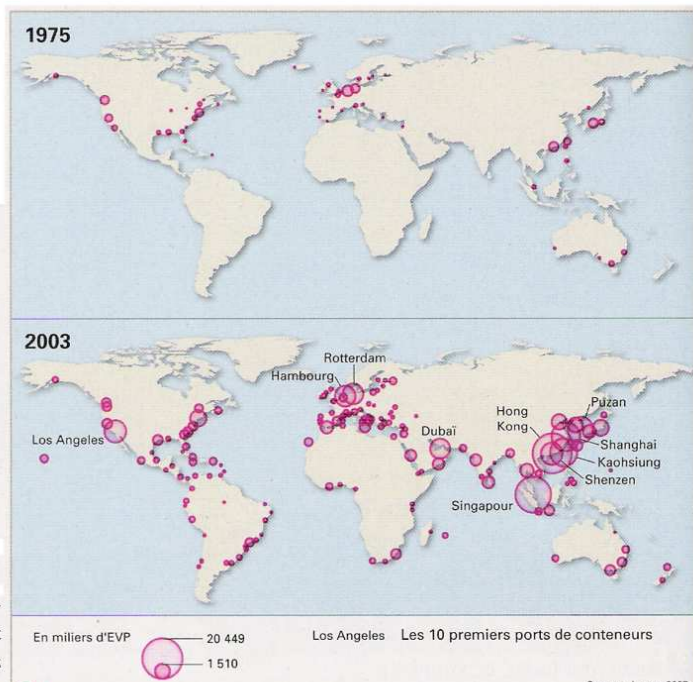
En quoi le conteneur participe-t-il de la mondialisation ?

Le conteneur est un outil de la mondialisation ; il en est aussi l'un des symboles marquants. Cette caisse métallique, de dimension normalisée, permet d'acheminer toutes sortes de cargaisons en passant aisément d'un mode

de transport à un autre. La localisation des ports qui accueillent les navires porte-conteneurs et les itinéraires qui les relient dessinent avec précision la géographie de la mondialisation.

**3 LE HAVRE - 2008.** Le porte-conteneurs *Eugen Maersk* en escale à Port 2000 (Le Havre) en février 2008. Ce navire de 397 m de long et 56 m de large peut transporter environ 11 000 conteneurs (dont 1 000 conteneurs frigorifiques), sur 17 niveaux en

hauteur et 22 rangées en largeur. Son équipage compte 13 personnes. Ce navire, avec son jumeau l'*Emma Maersk* est le plus gros porte-conteneurs du Monde (début 2008).



1 L'évolution des ports à conteneurs dans le Monde (1975-2003).



## 2 Le nouvel outil de la mondialisation

« Monstre des mers transportant jusqu'à 250 000 tonnes de marchandises, le porte-conteneurs a bouleversé les échanges intercontinentaux, le rôle des armateurs et l'organisation des grands ports. La mer de Chine est au cœur d'une formidable mutation, d'où les Américains sont absents. [...] Visible dans les grands ports du Monde, mais aussi sur les trains, les routes ou les canaux, le *container* – conteneur, en français – s'impose aujourd'hui comme le symbole de la mondialisation des échanges commerciaux. Dans sa forme usuelle, le conteneur classique, transportant 33 m<sup>3</sup> de marchandises, est dit "équivalent 20 pieds", ou EVP. Mais ce standard tend aujourd'hui à perdre sa suprématie au profit des "équivalents 40 pieds", d'un volume double. Deux sociétés chinoises – la CIMC et la Singama – possèdent désormais le quasi-monopole de leur fabrication. [...]

Ces "caisses" assurent aujourd'hui la majeure partie du commerce international et transportent tout ou presque: des véhicules, des conserves, du textile, mais aussi des fruits, des grains, du papier, de la ferraille ou des déchets de tous ordres. Seuls les envois très fragiles ou urgents prennent l'avion. [...]

Pourquoi le conteneur a-t-il bouleversé le trafic commercial? D'abord, du fabricant au client, il voyage scellé. Outre la facilité de transporter de grandes quantités de produits en éliminant plusieurs phases de manutention, il a permis de beaucoup réduire la dégradation des marchandises dans les ports et sur les navires, souvent due, précisément, à ces manutentions. Et il a fait largement disparaître les vols qui, historiquement, affligeaient ce commerce. Conséquence: le conteneur a révolutionné l'activité portuaire. En y introduisant la mécanisation, il a amplement réduit le nombre de docks. En France, les personnels portuaires sont passés de 22 000 en 1947 à 4 200 en 2005. Le docker, lui, est devenu un technicien à haute valeur ajoutée, portiqueur ou grutier. »

D. Buffier, « La révolution du conteneur », *Le Monde*, 22 novembre 2006.

