

Le transport par container (conteneur) : Une révolution

Le 26 avril 1956, dans le port de Newark, New-Jersey, une grue chargeait 58 remorques de camion dans un vieux cargo rouillé, datant de la seconde guerre mondiale. 5 jours plus tard, l'Idéal-X - le nom du bateau - débarquait à Houston, attendu par 58 camions prêts à accrocher les remorques et transporter leur chargement à destination. Cette époque était bien différente de la notre. L'Asie ne jouait pas son rôle actuel d'atelier du monde. Un français n'aurait jamais lu "fabriqué au Bangladesh" sur son T-shirt, n'utiliserait pas d'appareil électronique japonais; il aurait paru absurde à un japonais d'imaginer consommer un hamburger fabriqué à partir de bœuf du Kansas; transporter des marchandises sur longue distance coûtait, tout simplement, beaucoup trop cher. Cette cargaison était le début d'une révolution.



Malcom-Mc-Lean, un entrepreneur américain, inventa les infrastructures permettant de charger directement des boîtes métalliques tirées par les camions sur les navires. Il devait constater ainsi que cette technique de transport (de grands conteneurs métalliques qui pouvaient être chargés sur un bateau, placés sur la remorque d'un camion ou sur un wagon de train) générait des économies énormes. Le chargement d'une tonne de marchandises lors de ce premier trajet coûtait 0,16 dollars la tonne, contre 5,83 dollars en appliquant les techniques habituelles (manuelle *et dans des caisses*).

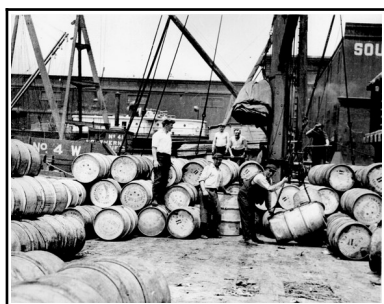
Un peu d'histoire : Le transport maritime avant le container

Il est difficile d'imaginer aujourd'hui comment s'effectuait le chargement et déchargement d'un cargo avant l'invention du conteneur. Les ports étaient des fourmilières humaines, entourés de quartiers entiers dans lesquels vivaient les familles des milliers de personnes qui travaillaient sur les docks. L'activité des dockers était très irrégulière, dépendant des arrivées de bateaux. Chaque matin, ils étaient recrutés pour une journée de labeur. Celui-ci consistait alors à transporter, essentiellement à la force des bras, tout au long des docks, les marchandises les plus diverses. On pouvait passer, alternativement, d'une caisse de fruits tropicaux à manipuler avec précautions à des sacs de sucre de 100 kilos, puis à des poutrelles d'acier.

L'automatisation ne s'était pas développée, à cause de la diversité des marchandises à transporter. Une machine pouvait éventuellement soulever les poutrelles d'acier, mais pas les caisses de fruits.

Le chargement des navires était une activité physique et complexe. Il fallait garnir toute la cale du bateau, parce qu'un espace vide était un coût prohibitif pour l'affréteur; il fallait bien choisir où l'on mettait les marchandises lourdes, les marchandises fragiles, pour éviter qu'elles ne s'écrasent en cas de tangage, et surtout, pour éviter que le bateau ne coule à cause d'un poids mal réparti. L'opération de chargement ou de déchargement prenait des jours entiers.

Les vols de marchandises étaient extrêmement fréquents : se servir sur la cargaison faisait partie intégrante de la culture portuaire, tous comme les conflits entre employeurs et dockers, qui se réglaient souvent de manière violente. Le métier était physique et dangereux ; pour aller au plus vite, il fallait travailler par tous les temps, de jour comme de nuit. Il y a eu 47 morts au travail dans le port de Marseille entre 1947 et 1957. A Manchester, un docker sur deux a subi une blessure en 1950, un sur six a fini à l'hôpital.



Source : Wikipédia.fr



Source : France3 Docker au Havre (Sac de café 1950)



Camion de transport routier



Conteneur

Après le conteneur :



Plateforme automatisée de transfert de conteneurs Source : port Rotterdam

Les ports aujourd'hui sont d'immenses usines automatisées. Les habitations qui les entouraient ont été remplacées par d'immenses parkings sur lesquels sont posées des piles de conteneurs de toutes les couleurs, et de tous les usages, sur des kilomètres. Le long des quais, des grues gigantesques chargent et déchargent des milliers de tonnes de conteneurs en quelques heures, pilotées par quelques personnes et des systèmes informatiques. Un système de suivi automatique permet de savoir à chaque instant ce qui a été déchargé, et où se trouvent les marchandises.

Ce système a considérablement réduit les coûts. Les coûts de transport auraient été abaissés de 97% depuis l'invention du conteneur.

Le coût du transport des marchandises, qui pouvait représenter jusqu'au tiers ou la moitié de leur coût total, est désormais de quelques pourcents (<10%). Les effectifs dans les ports, sur les navires de transport, ont fondu : un bateau ne contient plus que 28 membres d'équipage.



Bateau de transport de conteneurs maritimes



Grue de chargement de conteneurs maritimes

Pour les producteurs, la taille du marché a aussi changé. Les très nombreux petits ateliers qui fournissaient des marchés locaux ont constaté soudain que leurs concurrents n'étaient plus leurs voisins, mais des producteurs à l'autre bout du monde. Le fabricant de chemises de Roubaix a soudain constaté qu'il était beaucoup plus cher qu'un producteur coréen pour fournir les magasins de vêtements à Lille. Le producteur d'huile d'olive espagnole a pu constater qu'il trouvait des acheteurs en Californie...