

La durée des trajets a été réduite de moitié

Un jour de 1956, le patron de Sealand, un transporteur américain, a l'idée d'empiler directement les remorques de ses camions sur ses caboteurs reliant New York à Houston. Sans le savoir, Malcom Mac Lean a inventé le principe du « conteneur ». L'idée va révolutionner le transport de marchandises. En 1966 a lieu la première liaison transocéanique New York-Rotterdam par conteneurs. Le succès est fulgurant. De 1 % du volume total du trafic maritime mondial en 1970, le transport par porte-conteneurs est passé à 80 % aujourd'hui.

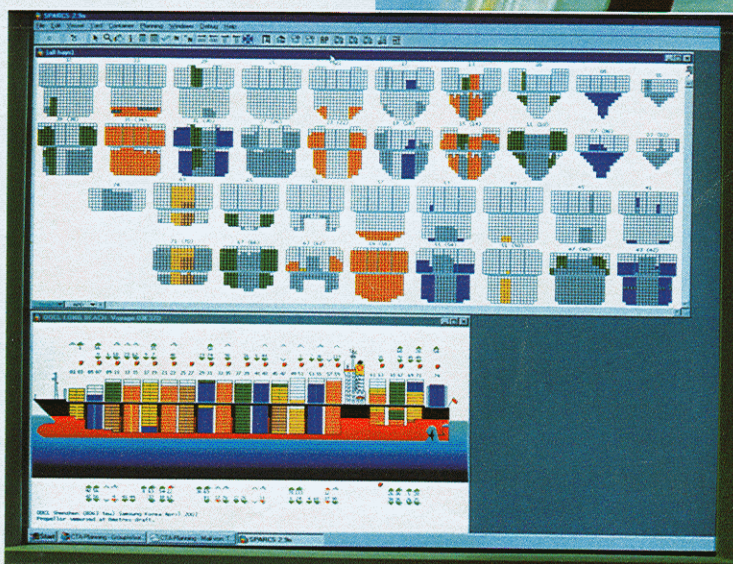
Pourquoi une boîte toute simple a-t-elle remplacé les caisses et les ballots ? Parce qu'elle fait gagner du temps, donc de l'argent. En 1960, la rotation d'un cargo de 10 000 t sur la ligne Europe-Asie-Europe nécessitait 35 marins et prenait cinq mois. Les escales duraient la moitié du trajet — le temps de décharger, avec une armée de dockers, la marchandise conditionnée en vrac. Aujourd'hui, un porte-conteneurs boucle le même trajet en deux mois avec une équipe réduite de moitié. Mieux : l'empilement de boîtes standardisées offre une capacité de stockage trois à six fois plus élevée que celle d'un cargo ordinaire. Autre atout : la marchandise voyage en caisson anonyme, ce qui réduit la casse ou le vol.

Le grutier décharge une caisse en deux minutes

« Chargement et déchargement s'effectuent désormais à une vitesse record », confirme Olivier Deschanel, ancien second sur un porte-conteneurs de la CMA-CGM, devenu *shiplaner*. C'est lui qui met dans l'ordre les caisses sur le bateau, selon leur contenu et les escales. Au port, les dockers désarriment en quelques instants les conteneurs liés les uns aux autres. Deux à cinq portiqueurs (grutiers) déchargent les boîtes

sur le quai à raison d'une toutes les deux minutes. Les caristes rangent les conteneurs selon leur immatriculation, dans un parc de stockage, sur une remorque ou un wagon. Une fois le déchargement réalisé, les manœuvres s'inversent pour le chargement. Il faut entre 8 et 36 h pour vider et remplir un porte-conteneurs, selon son tonnage.

L'explosion du commerce mondial avec l'Asie a fait émerger des groupes maritimes titanesques : le danois Maresk Sealand, l'australien Mediterranean



Shipping Co, le taiwanais Evergreen ou le français CMA-CGM. « Chacun de ces « mega-carriers » possède plusieurs centaines de navires qui, chaque jour, charrient des millions de conteneurs sur les autoroutes maritimes du globe », explique Alain Fournier, responsable des opérations de la ligne tour du monde de la CMA-CGM. Celles reliant l'Europe et les Etats-Unis aux ports de Shanghai, Hongkong, Ningbo (en Chine) et Singapour sont les plus fréquentées. Et le trafic s'intensifie. Près de 200 porte-conteneurs sont livrés chaque année aux compagnies maritimes par les chantiers chinois et coréens. De quoi mettre en boîte la quasi-totalité des biens de consommation échangés dans le monde. ■

Le « shiplaner » joue à Tetris avec 8 000 boîtes

Chacun des 2 000 à 8 000 conteneurs chargés sur un navire se voit attribuer un emplacement précis par le *shiplaner*. Cet « aiguilleur des mers » travaille sur ordinateur, parfois à des centaines de kilomètres du bateau. Il doit veiller à la stabilité et la sécurité en plaçant les conteneurs les plus lourds à fond de cale et en isolant les plus dangereux. Mais aussi faciliter l'enlèvement des conteneurs en respectant la chronologie des ports de débarquement. Un vrai casse-tête !