

CONTENEURS MARITIMES: UNE DESTANDARDISATION INELUCTABLE

Le standard actuel

C'est maintenant une banalité de dire que le conteneur maritime a largement contribué au développement des échanges intercontinentaux, en rationalisant le transport intermodal, en favorisant le point à point et en contribuant à structurer une chaîne de transport dont les coûts globaux de plus en plus performants ont largement profité de la productivité procurée par cet engin de transport.

La standardisation des conteneurs garantissait l'intermodalité de cet engin, cependant peu adapté aux normes de la palettisation européenne 80 x 120. Le Technical Committee 104 (TC 104) responsable au sein de l'I.S.O. de la définition des normes des conteneurs a fixé depuis 1974 les règles dimensionnelles suivantes :

8' pour la largeur (2,44 m)
8'6" pour la hauteur (2,59 m)
40 et 20' pour la longueur

Le poids total en charge est fixé depuis 1985 à 24 t pour un 20' et 30 T pour un 40'.

Fin 1986 le parc mondial était ainsi constitué :

HAUTEUR	20'	40'	TOTAL
8'	201 539	1 738	203 277
8'6"	2 185 102	1 013 318	3 198 420
TOTAL	2 386 641	1 015 056	3 401 697

Une standardisation dépassée

Cependant, il est regrettable que le T.C. 104 n'homologue les normes que lorsque le marché les a imposées, créant ainsi un décalage nuisible à la standardisation face à l'évolution de l'offre et de la demande. C'est ainsi que depuis 1970, les U.S.A. utilise des conteneurs de 9'6" de haut (High Cube) en 20' et 40'. Le parc mondial de ces conteneurs s'élevait en 1986 à 103 000 unités dont 95 % en 40'. 6 000 de ces conteneurs ont été débarqués au Havre l'an dernier. Ces engins procurent un gain de productivité en volume de 12 % par rapport à l'I.S.O.

Juillet 1987

et leur acheminement tant terrestre que maritime n'impose pas de contraintes. Même le Japon, dont les restrictions de circulation sont connues, autorise la libre circulation des "High Cube" sur 207 itinéraires. Cependant cette hauteur est en instance d'homologation au T.C. 104 depuis dix ans !! Cette situation qui pourrait sembler dans un premier temps profiter aux chargeurs par l'augmentation des volumes offerts, risque de pénaliser dans un deuxième temps la productivité de la chaîne de transport par la diversité des catégories de conteneurs en présence. Il serait donc souhaitable que le T.C. 104 "colle" de façon réaliste à l'évolution des normes, pour la canaliser, et pérenniser ainsi la crédibilité qui était sienne encore récemment.

Des évolutions rapides

La nouvelle réglementation routière applicable au réseau d'autoroutes Inter-Etats des Etats-Unis autorise depuis Avril 1983 le transport de charges aux dimensions suivantes :

largeur 8'6" (2,59 m)
longueur 48' (14,60 m)
ou 2 fois 28' (8,54 m)
hauteur non fixée

Elle semble avoir été une opportunité dont les transporteurs terrestres américains (rail et route) ont immédiatement profité. C'est ainsi qu'ils ont rapidement construit des conteneurs terrestres ou domestiques (Super High Cube) de 45' de long, 8'6" de large, 9'6" de haut qui procurent des gains en volume de 25 % par rapport à un 40' I.S.O., puis des conteneurs de 48' qui génèrent des gains en volume de 45 %. Il semblerait que le 48' s'impose (avec un sous-multiple de 24') encore que quelques conteneurs de 53' viennent d'apparaître sur le marché.

Une première expérience pour les S.H.C. : le landbridge Ouest-Est des Etats-Unis.

Ces conteneurs sont actuellement utilisés entre la Côte Ouest et la Côte Est des Etats-Unis et acheminés principalement par trains complets utilisant la technique du double stack (gerbage du conteneur l'un sur l'autre ou wagon spécialement aménagé pour charger deux hauteurs de conteneurs). Cette technique ajoutée à l'augmentation du volume offert par les boîtes offre une meilleure compétitivité aux langbridges Ouest -Est et Ouest-Golfe par rapport au transit par le canal de Panama.

Juillet 1987

Une trentaine de trains partent des ports de Seattle, Oakland, et Los Angeles chaque semaine. Les compagnies de navigation sont présentes dans l'exploitation de ce trafic en particulier A.P.L. et Sealand. A.P.L. fait d'ailleurs construire cinq navires porte-conteneurs capables d'accepter en cale des boîtes de 45' et 48' de long, 8'6" de large et qui seront affectés pour le Service Pacifique.

... qui en appelle d'autres.

Ces évolutions ont été initiées par le rail et la route qui ont été vite relayés ou appuyés par les compagnies maritimes. Par l'ampleur des investissements réalisés ou envisagés, elles montrent qu'il ne s'agit pas là d'un phénomène local, même si elles se limitent pour l'instant à la desserte terrestre Ouest-Est des Etats-Unis.

D'ailleurs les loueurs, confrontés à la surcapacité du parc mondial de conteneurs et qui ont déjà investi dans le High Cube, devraient se tourner rapidement et naturellement vers les "Super High Cube." Le conteneur I.S.O. deviendrait ainsi rapidement obsolète face à la productivité en volume procurée par les nouveaux engins.

Ces évolutions marquent bien le décalage existant entre la norme I.S.O. et les besoins du marché.

Et l'Europe ?

L'Europe, qui reçoit déjà des "High Cube", doit s'attendre à recevoir les "Super High Cube" dans un avenir proche, non apprécié pour l'instant. Ceux-ci pourront être chargés en pontée sur les navires actuels en attendant les nouveaux porte-conteneurs. Leur acheminement terrestre posera de nombreux problèmes tant techniques que réglementaires. En ce qui concerne la desserte routière, il est vraisemblable que des restructurations de circulation devront être imposées, compte tenu notamment des problèmes de giration que poseront de tels attelages routiers. Le Bénélux qui a toujours le souci prioritaire de défendre les ports d'Anvers et Rotterdam a apporté une première réponse à ces problèmes en autorisant sur son territoire la largeur des véhicules routiers à 2,60 mètres.. Cependant le problème de la longueur est loin d'être réglé et l'interland de ces ports dépasse largement le Bénélux...

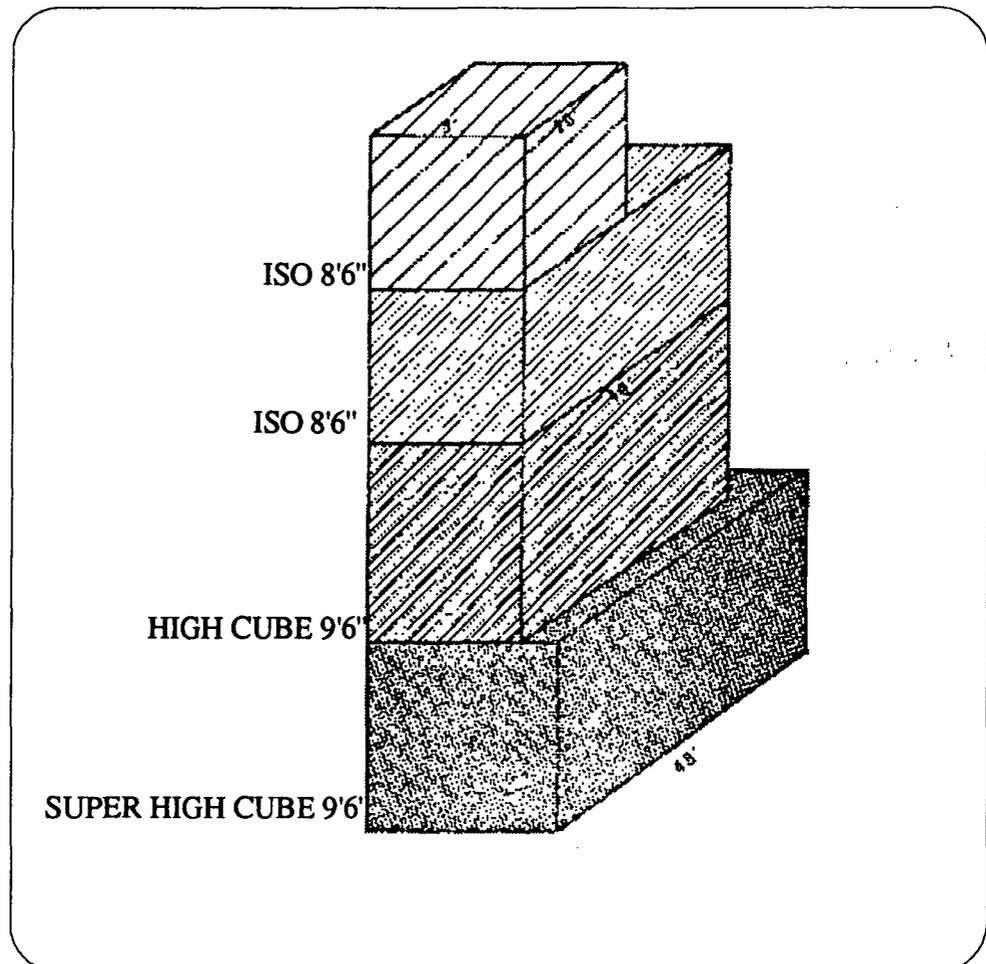
En ce qui concerne la desserte ferroviaire, le gabarit des lignes

Juillet 1987

du Bénélux et d'Allemagne permet un acheminement des super high cube sans contrainte. La S.N.C.F., en attendant l'aménagement en cours de son gabarit, va mettre en service l'an prochain, un nouveau wagon dit " multifret" dont le plancher surbaissé permettra l'acheminement des S.H.C sans restriction.

La France se doit d'être attentive à l'évolution de ce marché de manière à disposer des dispositifs réglementaires nécessaires et des infrastructures et superstructures adaptées aux transports terrestres des S.H.C. dès leur première apparition en principe au Port du Havre.

EVOLUTION DE LA TAILLE DES CONTENEURS



Juillet 1987