

GENESE DU CONTENEUR MARITIME



M. Cyril BRETON,
Inspecteur commercial chez CDC

Le conteneur fut inventé par un routier américain, M. Malcom McLean, qui en 1937, en attendant que le fret de son camion soit déchargé puis rechargé sur un bateau au port de New-York, eut une idée de génie : La mise en « boîte » des marchandises afin d'optimiser les temps de chargement et déchargement. Cette idée révolutionnera le commerce mondial et deviendra l'un des symboles les plus représentatifs de la mondialisation.

En effet, à l'époque les marchandises sont transportées en vrac et manutentionnées une par une, par de nombreux dockers, parfois à l'aide de grues, ce qui immobilise les bateaux durant plusieurs jours pour les opérations de chargement et de déchargement.

M. McLean élabore alors en 1956 une boîte métallique fermée et scellée de son point de départ, chez le vendeur, à son point d'arrivée, chez l'acheteur. La même année le premier porte-conteneur transporte 58 conteneurs de Newark près de New-York à Houston. Dès 1959, le premier portique-grue sur port est construit spécialement.

Dès 1961, vient la standardisation du conteneur au niveau international : En acier ou bien en aluminium, le conteneur mesure 6 mètres de long (20 pieds ou 20', avec un volume de 33 m3) ou 12 mètres (40 pieds ou 40', avec un volume de 67m3), et ses côtés mesurent 2,5 mètres.

Le conteneur 20' devient l'unité de mesure, appelée « EVP » pour « *Equivalent Vingt Pieds* » ou « TEU » pour « *Twenty feet Equivalent Unit* », est fermé (*close container, Dry ou CTS*), et va aboutir à de nombreuses variantes :

Réfrigéré (*reefer*), chauffé, isotherm, ventilé, déshumidifié, avec un réservoir de carburant, à vêtements (*garmentainer*), à toit ouvrant (*open top*), plat et repliable (*flattainer, flat rack, gondola*), à bétail, à voiture, citerne, vrac, etc.

Ou tailles différentes (« *babytainer* » de moins de 20', ou bien conteneur géant de 60'), etc.

Les ports de second rang sont les premiers à se tourner vers la conteneurisation du fret, du fait de réticences moindres des syndicats de dockers, plutôt représentés sur les grands ports, qui ne veulent pas de l'automatisation de ces-derniers.

En dehors des Etats-Unis, l'Australie adopte la conteneurisation du fret en 1964, puis la République Fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni en 1965, puis le Japon en 1968. Le premier service de transport de conteneurs transatlantique est créé en 1966.

La guerre du Vietnam permet à M. McLean de développer l'usage des conteneurs via le transport de matériel militaire entre la Côte Ouest des Etats-Unis, le Japon et Hong Kong, ce qui contribuera au développement de la conteneurisation du fret avec l'Asie.

Le choc pétrolier de 1973 va pousser les armateurs pour des raisons de coût à construire des porte-conteneurs de plus en plus grands :

1 000 EVP dans les années 1970, 3 000 EVP dans les années 80, 10 000 EVP en 2005.

Et récemment près de 18 000 EVP pour le super porte-conteneur « *Le Bougainville* » de CMA-CGM, ou encore « *Le Sveva* » de MSC avec 19 224 EVP, ce qui n'est pas sans poser un réel problème de concentration de risques pour les Assureurs Transports (Environ 2,5 milliards USD).

Enfin 80% des conteneurs sont aujourd'hui fabriqués en Chine. Il est possible d'acheter un conteneur 20' « *premier voyage* » (neuf) pour un peu moins de 2 000 € HT.

32 000 000 de conteneurs aux couleurs des armateurs sont actuellement en circulation.

Après avoir voyagé aux quatre coins du monde, les vieux conteneurs sont vendus à des entreprises ou des particuliers sous l'appellation conteneur « *dernier voyage* ».

Vos clients souhaitent assurer leur fret conteneurisé ? Pensez à contacter CHOMEL-DUMAS-CHAVANE, Assureur Transports !

Spécialiste des assurances MT depuis 1924, n'hésitez pas à faire appel à nous dès lors que vos clients transporteurs ou chargeurs (siège social en France métropolitaine et/ou DROM-COM) vous sollicitent en assurances MT pour des risques ordinaires ou atypiques (tabac, alcools, armes, matériel militaire, métaux précieux, prototypes, œuvres d'art, ...).

Nous souscrivons et gérons les risques MT, et réglons les sinistres.

M. Cyril BRETON



CHOMEL DUMAS CHAVANE · 05 Quai Jaÿr, CS 70 223 – 69336 Lyon Cedex 09
TEL +33(0)4 72 56 19 99 · FAX +33 (0)4 78 37 98 58 · ORIAS : 07 028 171 · www.orias.fr
Siren 309 456 465 · Code APE 6622 Z

