

## Conteneur, conteneurisation

Les conteneurs sont des **boîtes métalliques de dimensions normalisées**, de 20 ou 40 pieds de long (6 ou 12 m) dont l'utilisation pour le groupage de marchandises a été imaginée en 1956 par un ancien camionneur américain, Malcolm McLean, fondateur de l'entreprise Sea Land. Des conteneurs en bois existaient en Europe avant la Seconde guerre mondiale, mais l'utilisation de l'acier, la **standardisation** des dimensions par l'ISO et l'adoption des conteneurs par l'armée américaine pour sa logistique pendant la guerre du Vietnam ont favorisé sa généralisation à partir des années 1970.

Leur usage s'est étendu à tous les modes de transport et il en existe aujourd'hui différents types, en fonction de leur utilisation : conteneur standard, conteneur réfrigéré, conteneur citerne. Leurs normes techniques répondent à des conventions douanières internationales. Les grands ports, les plates-formes multimodales ont dû s'adapter aux normes imposées par la conteneurisation : systèmes de manutention, aires de stockage suffisantes. L'unité de mesure permettant de quantifier le transport de conteneurs quelle que soit leur taille est l'**équivalent vingt pieds (EVP)**.

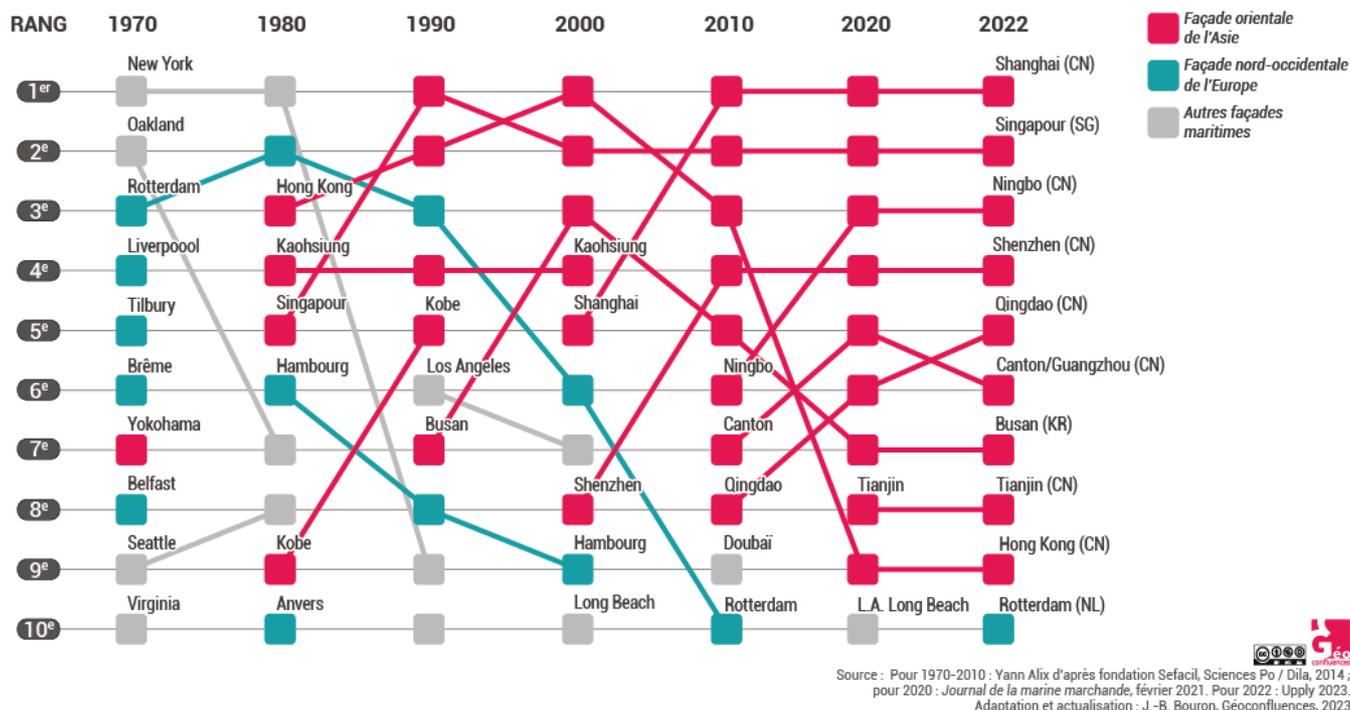
La tendance est depuis 30 ans à la **conteneurisation** du transport des marchandises diverses, mais aussi de certaines marchandises traditionnellement transportées en vrac, avec un rythme de croissance de 7 à 8 % par an. Aujourd'hui, la plupart des lignes régulières sont des services conteneurisés. En effet, la conteneurisation offre trois avantages décisifs : une très forte productivité lors des manutentions portuaires, des économies d'échelle permises par la taille croissante des navires et l'**intermodalité** qui consiste à transporter la marchandise de porte à porte à l'intérieur du même conteneur sans rupture de charge. La conteneurisation est devenue l'épine dorsale de la **mondialisation**.

### Commerce mondial par conteneurs en EVP, 1996-2022

Cette image est un graphique interactif qui ne s'affiche pas dans le document PDF, merci de la consulter ou de la télécharger directement sur le site.

Source : CNUCED [UNCTAD secretariat, based on data from MDS Transmodal (MDST), World Cargo Database, 1 June 2023] et CNUCED stat.

En 2014, le trafic mondial de conteneurs s'élevait à 680 millions d'EVP représentant 90 % du trafic maritime de marchandises. Le classement mondial des ports à conteneurs depuis 1970 montre très clairement le basculement du trafic depuis les façades nord-américaines, et surtout européennes, vers les façades est-asiatiques, notamment la façade chinoise.



La tendance récente en architecture et en urbanisme est à la **conteneurisation de l'habitat**. L'aspect modulaire du conteneur permet d'en faire des unités d'habitation dans une logique que n'aurait pas renié les architectes de la **charte d'Athènes**. Sa légèreté et la facilité à l'empiler permet aussi de laisser libre cours à l'imagination des concepteurs. Cette tendance peut être critiquée en tant qu'elle cristallise les effets de la pénurie de logements plus qu'elle ne la résoud.

D'après un article du *Monde* (2021), de très nombreux conteneurs tombent à la mer, notamment en raison de la concurrence très forte entre **armateurs** et entre ports (l'accélération des cadences entraînant des prises de risques ou des arrimages bâclés). L'**ONG** Robin des Bois estime à plusieurs dizaines de milliers le nombre de conteneurs tombés à la mer, chacun représentant jusqu'à trente tonnes de **déchets**. Les conséquences sont désastreuses pour les milieux marins comme pour la navigation, car un conteneur peut flotter plusieurs semaines avant de couler, représentant alors un danger.

(Coll.) dernière mise à jour : novembre 2020.

## Références citées

- *Le Monde* (2021), « **Les conteneurs tombés à la mer, un danger passé sous les radars** », par Julien Bouissou et Marie-Béatrice Baudet, 7 avril 2021.

## Pour compléter avec Géoconfluences

- Benjamin Claverie, « **Le port sec de Xi'an : un aménagement logistique entre développement local et insertion de la Chine dans la mondialisation** », *Géoconfluences*, septembre 2024.
- Benjamin Claverie, « **La rangée portuaire chinoise et ses arrière-pays, connecter la Chine au Monde** », *Géoconfluences*, avril 2024.
- **Rotterdam, 10<sup>e</sup> port mondial en 2022**, brève de novembre 2020, réactualisée.
- Jean-Benoît Bouron, « **L'accident de Baltimore révèle le gigantisme des porte-conteneurs** », brève de *Géoconfluences*, avril 2024.
- Pierre Ageron, **Notion à la une : intermodalité**
- Marie-Christine Doceul et Sylviane Tabarly, « **Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique** », *Géoconfluences*, mars 2018.
- Nicolas Escach et Arnaud Serry, **Les ports de la mer Baltique entre mondialisation des**

### échanges et régionalisation réticulaire

- Marie-Annick Lamy-Giner, Port-Louis et Port Réunion, ports majeurs du sud-ouest de l'océan Indien
- Des outils pour étudier les transports maritimes à travers l'exemple de la mer Baltique
- Mesures, normes et transports, rubrique « savoir faire » du dossier Mobilisés, flux et transports
- Habiter dans un conteneur, solution à la pénurie de logement ou partie du problème ? , brève de juin 2018