

## le conteneur

De nos jours, on ne peut imaginer une conversation ou un article à propos du transport des marchandises où le mot conteneur ne serait pas cité. En effet, la SNCB, la plus grande entreprise belge de transport, achemine journalièrement des centaines de conteneurs.

Dans ce bref aperçu, nous nous proposerons dès lors d'expliquer ce que représente un tel type de transport pour une société ferroviaire.

## le parc des conteneurs

Personne ne sera sans doute étonné d'apprendre qu'il existe plusieurs modèles de conteneurs.

Ainsi, il y a ce qu'on appelle les « petits » conteneurs, que la plupart des réseaux mettent depuis des dizaines d'années à la disposition de leurs clients. La SNCB utilise ces conteneurs, qui ont une capacité de 1 à 3 m<sup>3</sup>, pour le transport des charges incomplètes.

Ce format comprend trois modèles : la « caisse en bois » classique, le conteneur à isolation thermique et le conteneur en treillis. Ces conteneurs sont munis de petites roues qui permettent de les faire circuler normalement sur le plancher ; toutefois on peut aussi les manutentionner avec un appareil de levage.

Ensuite, il y a les conteneurs d'une capacité d'environ 5 tonnes. Dans ce format, il existe des modèles fermés, ouverts et cylindriques, ces derniers étant utilisés pour le transport des produits pulvérulents et granulés.

Ces conteneurs sont transportés aussi bien par chemin de fer (à la SNCB : il y en a trois par wagon) que sur des camions spécialement aménagés à cette fin (une pièce par camion). Leur transbordement du wagon de chemin de fer sur le camion se fait à l'aide d'un dispositif spécial, actionné par un moteur et incorporé au wagon.

Sur d'autres réseaux ferroviaires, par exemple la SNCF, les « 5 tonnes », dont la capacité peut varier entre 3 et 13 m<sup>3</sup>, sont manutentionnés au moyen d'appareils de levage. Le plus récent de la série est le





« grand » conteneur, qui a été baptisé « transconteneur » du fait de sa vocation internationale, mais qu'à présent on appelle plutôt tout simplement conteneur. Sur le marché du transport, il est toutefois identifié sous la dénomination « conteneur ISO » (International Standardisation Organisation), ceci dans le but de le distinguer des autres grands conteneurs dont les normes sont quelque peu différentes.

Le « conteneur ISO » mesure 2,44 m ou 8 pieds en largeur ainsi qu'en hauteur, et peut atteindre une longueur de 6,06 m ou 20 pieds, 9,12 m ou 30 pieds et 12,12 m ou 40 pieds. Sa capacité maximale est toujours indiquée sur les parois d'about. Cette indication est très importante pour les entreprises de transport, puisqu'elles auront à tenir compte :

- du tonnage maximal autorisé par essieu, lorsque le transport se fait en tout ou en partie par semi-remorque routière, ce poids, jusqu'à présent, ne différant pas d'un pays à l'autre ;

- du tonnage du wagon ;
- éventuellement, de la capacité de levage des appareils de manutention aux lieux de transbordement.

En passant, nous pouvons peut-être signaler que la plupart des grands conteneurs appartiennent à des firmes spécialisées qui les louent aux entreprises de transport. Ce sont d'ailleurs ces grands conteneurs qui feront l'objet essentiel du présent article.

## avantages et inconvénients du conteneur

Les avantages du conteneur sont étonnants :

**transport direct** : quels que soient le mode de transport et la distance, le chargement, qui peut atteindre 25 tonnes et même plus, est transporté de « porte à porte » sans transbordement intermédiaire, c'est-à-dire que le conteneur est chargé chez l'expéditeur et déchargé chez le destinataire. Cet avantage s'avère encore plus marqué lorsque le transport nécessite plusieurs modes d'acheminement (camion, rail, bateau, avion) ;

**plus grande sécurité** : les risques d'avarie sont en effet sensiblement restreints, ce qui est d'ailleurs une conséquence logique du transport sans rupture de charge ;

**transport plus rapide** : la manipulation des conteneurs aux points de connexion du mode de transport combiné exige un ensemble d'appareils de manutention électromécaniques très puissants.

Grâce à ces appareils, la manutention des conteneurs se fait d'une façon plus souple, ce qui réduit la durée de rotation du matériel, un facteur dont profite aussi bien le client que l'entreprise de transport. Le chargement et le déchargement des bateaux se font beaucoup plus rapidement. Autre avantage pour le client : ses transports par fer ne nécessitent plus de voie de raccordement. Ce qu'il doit posséder, par contre, c'est un appareil pour la manutention des conteneurs ; de cette façon il évite que le camion reste immobilisé jusqu'après le déchargement ou le rechargement du conteneur. Mais chaque médaille a son revers et le conteneur n'excepte pas à la règle.

En effet, les sociétés de transport ont dû se procurer du matériel adapté ou transformer leur matériel existant, de façon à le rendre apte au transport des conteneurs.

Les transporteurs maritimes ont été obligés de construire des bateaux spéciaux pour conteneurs tandis que les chemins de fer, bien qu'ils aient pu au début utiliser leurs wagons plats à condition d'arrimer les conteneurs, ont élaboré un nouveau type de wagon plat équipé d'un système d'arrimage rendant superflue toute intervention manuelle.

Le nouveau wagon type européen peut recevoir trois conteneurs de 20 pieds, 2 conteneurs de 30 pieds ou 1 conteneur de 40 pieds plus un de 20 pieds. Quant aux tout derniers wagons, ils permettront même de basculer le système d'arrimage, ce



qui simplifiera encore la manipulation du conteneur. On a aussi projeté la construction d'un wagon à plancher pivotant de 80 pieds de long, reposant sur trois bogies. D'autre part, les réseaux ferroviaires ont dû construire des terminaux pour conteneurs, où ces « caisses » peuvent être manutentionnées et stockées.

Si nous nous limitons aux sociétés de chemin de fer, nous pouvons dire que la naissance du conteneur s'est accompagnée d'investissements considérables. Cependant, investir implique la perspective d'un amortissement normal des capitaux engagés, c'est dire que les sociétés de chemins de fer escomptent un développement favorable du transport des conteneurs.

## **l'avenir du conteneur**

On peut dire sans exagération, tout au moins en ce qui concerne le trafic maritime, que le conteneur a le vent en poupe et que son utilisation dans le trafic des charges incomplètes s'est avérée indispensable.

Les grandes compagnies de navigation, de leur côté, n'ont pas hésité à transformer certains bateaux et à projeter un nouveau type de navire complètement adapté au transport des conteneurs. Même les équipements portuaires le long des quais « en grande profondeur » ont dû être adaptés à la nouvelle situation.

L'évolution favorable du transport des conteneurs se manifeste surtout sur les voies de navigation nord-américaines. Citons à titre d'exemple le trafic entre l'Amérique du Nord et Anvers qui, en 1973, s'élevait à environ 57 % du trafic total des marchandises. En chiffres absolus, cela correspond à 119 620 conteneurs, alors que, en 1969, ce chiffre n'était que de 38 850. Au total, en 1973, il a été chargé et déchargé à Anvers 214 794 conteneurs, soit 3 228 800 tonnes de marchandises.



A la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 1974, on dénombrait déjà 58 464 conteneurs. Cela ne constitue d'ailleurs pas un phénomène essentiellement belge, on s'en doute : pendant la même période, Rotterdam, par exemple, dénombrait 55 900 conteneurs.

Ajoutons encore que l'Australie expédie de grosses quantités de laine par conteneurs. Une partie d'entre elles est déchargée à Zeebrugge à l'Oceanic Containerterminal.

Alors que, comme il a été dit plus haut, l'usage du conteneur s'est avéré indispensable pour le trafic transatlantique des marchandises de détail, son essor sur le continent apparaît moins évident.

En effet, lorsque le transport se limite au continent, le client qui, pour choisir le moyen de transport se laisse guider le plus souvent par le prix de revient total, dispose, même dans le domaine du transport combiné, de plus d'une possibilité. Pensons notamment au transport « kangourou » et au trafic « Huche-pack ». Il s'agit ici de semi-remorques routières pouvant être chargées directement sur des wagons plats spécialement équipés à cette fin. Il est cependant évident que, dans la campagne pour la promotion du conteneur, l'accent est mis surtout sur les avantages du mode de transport combiné dont l'importance s'accroît en fonction de l'augmentation de la distance du transport. Dans ce cas, c'est d'ailleurs le temps qui constitue le facteur concurrentiel essentiel et dès lors l'élément substantiel du prix de revient global.

Les sociétés de chemins de fer l'ont d'ailleurs bien compris. C'est ainsi que pour les grandes relations (Grande-Bretagne - Allemagne via

Zeebrugge ; Anvers ou Zeebrugge - Italie, le Midi de la France ou l'Espagne ; Allemagne - Espagne via Liège, pour n'en citer que quelques-unes) elles sont parvenues à mettre en service une série de trains directs qui, à une vitesse potentielle de 100 km/h, transportent des marchandises ne nécessitant pas de longs arrêts aux frontières en vue de l'accomplissement des contrôles douaniers et d'hygiène.

Pour de tels transports, le prix est calculé de « bout en bout ».

Eu égard au caractère international du transport par conteneur, les sociétés ferroviaires ont constitué une société internationale « Inter-container », avec laquelle négocie le client. La mission d'Intercontainer consiste à coordonner et à développer le mode de transport combiné. Cette société s'occupe des phases successives du transport.

Le transport par conteneur qui se limite au continent ne peut pas se targuer d'un « boom » comparable à celui que connaît le transport maritime. Signalons toutefois que, finalement, une grande partie du transport maritime se prolonge par un transport continental qui est effectué de plus en plus par chemin de fer. C'est ainsi que, déjà à l'heure actuelle, plus de 50 % des conteneurs manutentionnés au port d'Anvers sont acheminés par fer, alors qu'auparavant la majeure partie était confiée au secteur routier.

## conclusion

Etant donné l'exiguïté de notre pays (partant des courtes distances du réseau), le transport par conteneur en Belgique ne concerne que le trafic en transit ou international.

Nous n'avons donc nul besoin de nombreux terminaux.

Les terminaux existants se trouvent : — au port d'Anvers, où un terminal maritime est exploité par des entreprises d'amarrage et un terminal continental par la SNCB ;

— au port de Zeebrugge, qui est équipé d'un terminal spécialisé pour le transport de conteneurs entre la Grande-Bretagne et le continent européen ainsi que d'un terminal pour navires de conteneurs, gérés tous deux par la SBA des Ferry-boats. Nous trouvons aussi un terminal à Liège, dans la région de Charleroi et bientôt à Bruxelles, alors qu'à Muizen un transporteur privé a installé un terminal particulier pour une relation avec l'Italie. Il y a également dans notre pays quelques grandes firmes d'automobiles qui connaissent un important trafic de conteneurs. Ici toutefois le conteneur reste placé sur le wagon pendant son déchargement, qui s'effectue dans les délais réglementaires.

Nous ne voulons nullement prétendre que le conteneur a fait croître de façon spectaculaire le volume de notre trafic marchandises, mais il est en train assurément de modifier la nature de nos transports.

Et puis, on n'a pas bâti Rome en un jour...

Ir D. Demonie.