
Les transporteurs ferroviaires et routiers offrent des services similaires. Aux États-Unis, l'échange direct entre transporteurs routiers et transporteurs maritimes est quelque peu restreint par les rigoureuses limites de poids applicables à la route. En conséquence, des terminaux à conteneurs intérieurs sont exploités par certains des transporteurs routiers qui acheminent les conteneurs maritimes entrant indirectement au Canada par les ports du littoral atlantique (surtout par le New Jersey et Baltimore). Par exemple, un conteneur de 12,2m (40pi) dont le poids dépasse la limite admissible sur les routes américaines, est transporté par rail du port d'entrée à un terminal à conteneurs intérieur situé à un poste frontalier canadien, où un transporteur routier le ramasse pour l'acheminer à sa destination finale.

Dans ce type de service, les conteneurs maritimes sont transportés dans des wagons plats et des remorques routières. Les conteneurs sont placés sur des wagons ou dans des camions aux terminaux à conteneurs des principaux ports, puis transportés aux terminaux ou chez le client où les marchandises sont dégroupées et livrées à leur destination finale.

Les services intermodaux des transporteurs aériens sont tout aussi développés que ceux des autres modes de transport, mais l'utilisation de conteneurs pour le transport en surface ne facilite pas les échanges entre les modes aérien et terrestre ou maritime.

Les conteneurs ferroviaires, routiers et maritimes intérieurs ne conviennent pas au matériel de transport aérien. Ils sont trop lourds et trop encombrants. Toutefois, dans un avion, le chargement est souvent trop volumineux avant d'être trop lourd. Cependant, même si l'on pouvait utiliser ces conteneurs en acier rectilignes dans les avions, on ne doit pas oublier que la charge maximale admissible est généralement inférieure à leur poids.

On trouve facilement des conteneurs pour le fret aérien, que l'on appelle communément des unités de chargement. Elles sont utilisées par les services de fret aérien des compagnies aériennes ou par les transitaires internationaux qui offrent des services de fret aérien, dans le but de regrouper les marchandises en unités plus grosses pour le chargement et le transport. Elles sont conçues davantage pour limiter les charges que pour accroître le volume des expéditions. Lorsqu'on les utilise dans les activités intermodales, on doit regrouper et empoter les marchandises aux aérogares de fret. Ces tâches sont plus souvent effectuées par le personnel du fret aérien que par l'expéditeur.

Un nouveau type de conteneur a fait son apparition au début des années 1980 : il s'agit du conteneur air-mer, dont les dimensions sont conformes aux normes de l'ISO (unités de 20 ou 40 pi), et qui est fait d'aluminium durable et muni de pièces de coin et de montants d'angle renforcés. Il est assez léger pour le transport aérien et suffisamment robuste pour être transporté par navire, camion ou rail (wagon plat).

La mise au point de ce conteneur a donné lieu à la création d'un nouveau service intermodal : le service de transport air-mer par conteneurs. Il permet l'échange entre des navires long-courriers et des avions en service intérieur, depuis le port d'entrée jusqu'à la destination intérieure. Ce service est très répandu dans les pays du littoral du Pacifique.

La manutention et l'arrimage du fret

Il va sans dire que la manutention et l'arrimage sécuritaires des expéditions destinées à l'exportation sont cruciaux, quels que soient le mode et le matériel de transport utilisés. Pour en savoir plus long à ce sujet, consulter l'annexe I et la brochure *Arrimage sécuritaire*, mentionnée à l'annexe II.