

Le conteneur

Jean Delisle

Volume 17, numéro 2, juin 1972

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/002512ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/002512ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Presses de l'Université de Montréal

ISSN

0026-0452 (imprimé)

1492-1421 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Delisle, J. (1972). Le conteneur. *Meta*, 17(2), 113–117.
<https://doi.org/10.7202/002512ar>

LE CONTENEUR

C'est au **transporteur routier** (*road haulier*) MacLean, de l'Alabama, que l'on doit la mise en œuvre de la **conteneurisation** (*containerization*) sur une vaste échelle vers la fin des années 50. Le conteneur¹ destiné au trafic international et pouvant emprunter successivement différents modes de transport fut désigné sous le nom de *transcontainer*. Il semble cependant que le terme n'ait pas été retenu. Par définition, la conteneurisation implique l'interchangeabilité du matériel entre divers modes de transport. C'est pourquoi la distinction que l'on voudrait établir entre *container* (domaine ferroviaire) et « conteneur » (tous les autres cas) est purement arbitraire et sans fondement.

ANATOMIE DU CONTENEUR

Le conteneur trouve l'un de ses plus proches ancêtres dans le **cadre** (*crate*). Dans le jargon des quais, on l'a baptisé *box* ou *tin box*. Le conteneur se compose d'une ossature, généralement en acier, constituée par les **longerons supérieurs** ou **longerons du toit** (*top rail, roof rail*), les **longerons inférieurs** (*bottom rail*), les **longerons avant** (*front rail*), les **longerons arrière** (*rear rail*) et les **montants d'angles** (*corner structure* ou *corner post*), ces derniers reliant les structures du toit et de la base. Le **cadre latéral** (*side frame*) se compose donc de chacun des

1. Les rédacteurs d'articles de revues (ex. : *les Industries françaises d'équipement, Usine nouvelle, Sciences et vie*) emploient la graphie anglaise *container*, tandis que les organismes officiels de normalisation (I.S.O., A.F.N.O.R., C.E.T.T.F.) proposent de franciser l'orthographe en « conteneur ». Soulignons d'autre part que tous les principaux dictionnaires et les grandes encyclopédies ne donnent que la forme *container*, à l'exception du *Dictionnaire encyclopédique Quillet* qui relève les deux formes. L'usage, seul juge en ce domaine, se chargera de fixer l'orthographe de ce mot.

éléments du conteneur parallèles à son axe longitudinal et est constitué des montants d'angles et des longerons supérieurs et inférieurs. Le **cadre d'extrémité** (*end frame*) est formé de chacun des éléments du conteneur perpendiculaires à son axe longitudinal et constitué des membrures d'angles et des membrures d'extrémités de la base et du toit. Les côtés de l'enceinte du conteneur forment les **parois latérales** (*side wall*) par opposition aux **parois d'extrémités** (*end wall*). Ces parois peuvent avoir une **porte latérale** (*side door*), ou une **porte d'extrémité** (*end door*).

Le plancher repose sur des **traverses** ou **membrures traversières** (*floor cross member* ou simplement *cross*). De **gros anneaux** (*bull ring*) sont fixés dans le plancher pour le **saisissage** ou **arrimage** (*securing*) des machines. Sous les planchers, on trouve parfois des **patins** (*skids*) pour faciliter la manutention.

Voilà quels sont les principaux éléments constitutifs du conteneur. Un certain nombre de pièces ou d'évidements viennent s'ajouter à cette boîte métallique pour faciliter la manutention : l'**empotage** (*stuffing*) ou le **dépotage** (*stripping*).

Les portes sont munies d'une **crémone** (*door lock bar*), sorte d'espagnolette composée d'une tige de fer qu'on hausse ou qu'on baisse en faisant tourner une poignée.

Sur les parois intérieures sont disposées des **boucles** (*rope ring*) dans lesquelles passent les cordages ou sangles qui immobiliseront la marchandise arrimée à l'intérieur. Aux angles du conteneur, on trouve les **pièces de coin** (*corner fitting* ou *corner casting*) qui assurent la liaison entre les montants et les longerons. On les appelle aussi **coins de toiture** ou **coins de plancher**², selon le cas. On utilise les quatre coins des angles supérieurs dans les opérations de levage. Le **palonnier** (*spreader*) des engins de levage est au gabarit de la toiture du conteneur ; il comporte quatre verrous télécommandés qui s'engagent dans les orifices des coins et permet ainsi d'exercer les efforts de hissage dans le prolongement des montants, ce qui évite toute déformation du conteneur. Des **œillets de levage** (*lifting eye*) ou d'**arrimage** (*securing eye*) sont fixés au conteneur et se composent essentiellement d'un anneau ou d'une bride. À la partie supérieure arrière d'un conteneur à toit ouvrant, il y a un longeron transversal mobile qui forme la **tête** (*header*). Enfin, dans le plancher de certains conteneurs sont aménagés des **tunnels transversaux** (*fork lift pockets* ou simplement *pockets*) que l'on désigne aussi par **entrées de fourches**. Ces évidements permettent le passage des deux branches de la fourche d'un chariot frontal.

TYPES DE CONTENEURS

Les transporteurs mettent à la disposition de leurs clients différents types de conteneurs pour répondre à leurs besoins les plus variés. Le **conteneur ordinaire** (*straight box*) ne comporte pas d'accessoires sous le plancher comme le **conteneur flexi-van** (*flexi-van container*). À ce dernier, il ne manque qu'un

2. Source : Compagnie générale transatlantique.

essieu pour être transformé en remorque routière. Le dessous du plancher porte les pièces suivantes : la **jupe** (*skirt*), les **béquilles** (*landing gear supports, leg ou supporting stilts*), la **cheville d'attelage** à l'avant (*king pin*), destinée à s'engager dans la **sellette** du tracteur (*fifth wheel*), les câbles pour le freinage des essieux et les câbles et feux de signalisation. Il faut aussi mentionner le **talon** (*foot pad spacer*) qui se fixe sous le coin-plancher pour surélever le conteneur afin que les accessoires ne portent pas au sol ou sur la toiture d'un autre conteneur.

Un **conteneur à toit ouvrant** (*open top container*) ou **conteneur bâché** (*tarpaulin-covered container*) se dit d'un conteneur dont la toiture est remplacée par une **bâche** (*tarpaulin ou tarp*) fixée sur des **arceaux** mobiles (*roof bows*). Le **flat** (*flat*) est un conteneur sans parois latérales ni toiture dont les **hayons** (*tail gate*) avant et arrière sont rabattables, permettant ainsi d'empiler cinq flats vides dans le volume d'un seul. De même le **conteneur repliable** ou **démontable** (*collapsible ou folding freight container*) offre l'avantage d'être aisément replié ou démonté, puis réassemblé pour une nouvelle utilisation, contrairement au **conteneur non repliable** (*non-collapsible container*) dont les éléments sont assemblés à demeure. Relevons également le **conteneur-citerne** (*tank container*), le **conteneur sec** (*dry van*), le **conteneur réfrigéré** (*reefer van*), le **conteneur de mi-hauteur** (*half-container*), c'est-à-dire haut de quatre pieds au lieu de huit, mais de longueur et largeur standards. On désigne parfois les **conteneurs de vingt pieds** et ceux de **quarante pieds** par les expressions *twenty footer* et *forty footer*. Enfin, les *dravos* ou *odd container* sont des **conteneurs** de diverses tailles, **non normalisés**.

Disons quelques mots, pour finir, des techniques de manutention des conteneurs. La **manutention verticale** (*lift-on/lift-off* ou *lolo*) désigne la manutention d'unités de charge par déplacement vertical, donc à l'aide d'un **portique** (*travelling-gantry crane*), d'une **grue à flèche** (*gantry crane*) ou d'un ponton flottant. La **manutention horizontale** (*roll-on/roll-off*³ ou *roro*) s'exécute par déplacement horizontal à l'aide d'un **tracteur-pousseur** (*tugmaster*). Le fret *roro* se divise en deux grandes catégories : *a*) le *roro* direct, quand il peut se mouvoir lui-même ou être remorqué ; *b*) le *roro* indirect, quand il faut le charger sur des remorques esclaves. Dans un précédent numéro de META⁴, on proposait de traduire *roll-on/roll-off* par roulage direct ou encore de créer le néologisme « transroulage ». Les revues spécialisées (mentionnées à la note 1) n'emploient guère que l'expression manutention horizontale, sans doute parce qu'elle permet de mieux distinguer les deux types de manutention : verticale et horizontale.

Dans le glossaire qui suit, figurent, en plus des mots étudiés, des termes se rapportant au transport des conteneurs, aux terminaux des **lignes conteneurisées** (*containerized routes*), aux châssis qui reçoivent les conteneurs ainsi qu'aux charges et efforts appliqués sur les diverses parois des conteneurs.

3. La technique du *roll-on/roll-off* est née lorsque les Anglais décidèrent, pour leurs livraisons outre-Manche, de charger les camions de transport sur des *car-ferries* à l'instar des voitures de tourisme.

4. XIV, 3 (1969), p. 161.

barge-carrying vessel

box

bull ring

certificate of shippability

chassis

collapsible freight container

containerization

container ship

containerized freight

containerized route

corner casting

corner fitting

corner post, corner structures

crate

cross member

door lock bar

door to door

door to pier

dravos

dry van

end door

end frame

end load

end wall

fifth wheel

flat

flexi-van

floor cross member

floor load

folding lock

foot pad (spacer)

(fork lift) pocket

fork pocket

forty footer

gantry crane

gooseneck chassis

half-container

harbour terminal

header

house to house

house to pier

international container traffic

king pin

landing gear supports

leg

lifting eye

lift-on/lift-off, lolo

non-collapsible freight container

odd container

open top container

overhead gantry

overhead crane

pier to house

navire porte-barges

navire-kangourou

conteneur

gros anneau

certificat de navigabilité

châssis

conteneur repliable ou démontable

conteneurisation

navire porte-conteneur

fret conteneurisé

ligne conteneurisée

coin de toiture, de plancher

pièce de coin, coin de toiture, de plancher

montant (d'angles)

cadre (de déménagement)

voir floor cross member

crémone

porte à porte

porte à quai

conteneur non normalisé

conteneur sec

porte d'extrémité

cadre d'extrémité

charges (sur les parois) d'extrémité

paroi d'extrémité

sellette

flat

conteneur flexi-van

traverse du plancher, membrure traversière

efforts de plancher

verrou rabattable

talon

tunnel transversal, entrée de fourches

voir fork lift pocket

conteneur de quarante pieds

grue à flèche (sur rail)

châssis en col de cygne

conteneur de mi-hauteur

terminal portuaire

têtière

domicile-domicile

domicile à quai

acheminement des conteneurs

en trafic international

cheville d'attelage

béquilles

béquilles

œilleton de levage

manutention verticale

conteneur non repliable

conteneur non normalisé

conteneur à toit ouvrant

portique

portique

quai à domicile

pier to pier
rail
rail terminal
reefer van
road haulier
road terminal
roll-on/roll-off, roro
roof bow
roof load
roof rail
rope ring
securing eye
semi-container vessel
shipper
side door
side frame
side load
side wall
skid
skirt
spacer
spreader
stacking
straddle carrier
straight box
stripping
stuffing
superimposed load
supporting stilts
tank container
tarp/tarpaulin
tarpaulin-covered container
telescopic spreader bar
tin box
transshipment
transport line
travelling-gantry crane
tugmaster
twenty footer
twist lock

quai à quai
longeron
gare centre, terminus
conteneur réfrigéré
transporteur routier
gare routière
manutention horizontale
arceau
charges sur le toit
longeron du toit
boucle
œilleton d'arrimage
bâtiment semi-porte-conteneurs
chargeur
porte latérale
cadre latéral
charges (sur les parois) latérales
paroi latérale
patin
jupe
entretoise
palonnier
gerbage, empilage
chariot cavalier, à califourchon
conteneur ordinaire
dépotage
empotage
charges de gerbage
béquilles (de soutien)
conteneur-citerne
bâche
conteneur bâché
palonnier télescopique
conteneur
rupture de charge
chaîne des transports
portique
tracteur-pousseur
conteneur de vingt pieds
verrou rotatif

JEAN DELISLE