

Le conteneur

Jean Delisle

Volume 17, Number 2, juin 1972

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

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

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Presses de l'Université de Montréal

ISSN

0026-0452 (print)

1492-1421 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this 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 **œilletons 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 **têtière** (*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
 têtère
 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	quai à quai
rail	longeron
rail terminal	gare centre, terminus
reefer van	conteneur réfrigéré
road haulier	transporteur routier
road terminal	gare routière
roll-on/roll-off, ro-ro	manutention horizontale
roof bow	arceau
roof load	charges sur le toit
roof rail	longeron du toit
rope ring	boucle
securing eye	œilleton d'arrimage
semi-container vessel	bâtiment semi-porte-conteneurs
shipper	chargeur
side door	porte latérale
side frame	cadre latéral
side load	charges (sur les parois) latérales
side wall	paroi latérale
skid	patin
skirt	jupe
spacer	entretoise
spreader	palonnier
stacking	gerbage, empilage
straddle carrier	chariot cavalier, à califourchon
straight box	conteneur ordinaire
stripping	dépotage
stuffing	empotage
superimposed load	charges de gerbage
supporting stilts	béquilles (de soutien)
tank container	conteneur-citerne
tarp/tarpaulin	bâche
tarpaulin-covered container	conteneur bâché
telescopic spreader bar	palonnier télescopique
tin box	conteneur
transhipment	rupture de charge
transport line	chaîne des transports
travelling-gantry crane	portique
tugmaster	tracteur-pousseur
twenty footer	conteneur de vingt pieds
twist lock	verrou rotatif