

LES TRANSPORTS EN CONTAINERS

Extension de cette technique au trafic des fruits et primeurs

La consommation des denrées et en particulier des fruits frais et primeurs à plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de kilomètres des lieux de production, est un des facteurs essentiels de l'alimentation moderne. Cet élément de confort entré profondément dans les mœurs depuis l'avènement du chemin de fer, dont la population française fut cruellement privée pendant les dures années 1940-1945, fait de plus en plus l'objet de soins attentifs des producteurs qui améliorent sans cesse la qualité de leurs produits. De leur côté, les commerçants spécialisés s'attachent, en liaison avec les divers moyens de transport, à assurer une conservation aussi parfaite que possible des fruits et primeurs jusqu'aux marchés de consommation, à la faveur d'une rapidité de transport toujours accrue et du choix des meilleures techniques de conditionnement ou de manutention.

Au cours des dernières années, une technique nouvelle de transport, la technique des containers a donné d'excellents résultats dans le transport des fruits et primeurs et il est intéressant d'examiner cette question.

Généralités sur les transports en containers.

Bien avant 1914 les transports de mobiliers étaient déjà effectués couramment par chemin de fer et voitures hippomobiles et éventuellement par navires de mer dans des « cadres », sortes de carrosseries en bois, de voitures de déménagement. L'appellation « cadre » s'applique de nos jours concurremment avec le mot anglais « container » à des engins généralement métalliques, constituant des fractions de caisses de wagons couverts. Il existe également des containers à liquides pour les transports de vins, hydro-carbures, lait, produits chimiques. Le but du présent exposé sera seulement de montrer comment l'emploi des containers qui s'était développé lentement en France depuis 1926 pour le trafic des produits fabriqués très divers a progressé au cours des dernières années et s'est étendu jusqu'au transport des denrées.

Avantages de la technique « containers ».

Il faut, tout d'abord à ce sujet, rappeler les avantages reconnus du container.

Le plus connu, mais non le seul avantage, consiste dans

la possibilité de réaliser des économies importantes d'emballage (matières et temps) ; à titre d'exemple, les pâtes alimentaires peuvent être expédiées en containers dans les sachets cellophane de 250 grammes sans caisses ni cartons ; le papier en rames est lui aussi chargé dans les containers sans aucun emballage primaire, les bouteilles sont chargées sans casiers, etc... Une économie de main-d'œuvre de manutention est également réalisée puisque le container permet d'éviter tout transbordement des produits en gare, ou dans les ports ; le container peut de plus recevoir et amener les marchandises sur le lieu même de finition des produits (exemple : à la machine boucheuse-étiqueteuse pour les vins en bouteilles) et jusqu'au magasinage de demi-gros ou détail ou encore directement chez le consommateur ou l'industrie consommatrice.

En outre, en réalisant la désolidarisation de l'infrastructure du moyen de transport proprement dit (wagon plat, camion, bateau) et de la caisse renfermant les marchandises, la technique du container permet une adaptation aisée et peu coûteuse du « contenant » à la nature du « contenu », l'infrastructure porteuse devenant polyvalente ; il n'est pas douteux, en effet, que de très nombreux exploitants de containers à vins n'auraient jamais pu faire l'acquisition de wagons ou camions-réservoirs pour une contenance totale équivalente. Le cas des containers à ciment montre également les possibilités de spécialisation du container lorsque la nature de la marchandise l'exige.



PHOTO 1. — Chargement d'un container d'oranges conditionnées en filets et en « stabilis » à la propriété en Afrique du Nord.



PHOTO 2. — Déchargement dans un port métropolitain de fruits d'Afrique du Nord reçus en containers.

Enfin, le container permet aussi d'adapter la capacité de l'unité de transport aux besoins commerciaux, indépendamment de la charge utile des moyens porteurs. Alors que les progrès des moyens mécaniques ont conduit au cours des dernières cinquante années à porter la charge utile des wagons de 10 à 20 tonnes et même 40 tonnes, et celle des véhicules routiers de 3 à 15 tonnes, les exigences commerciales, au contraire, tendaient à la réduction des quantités faisant l'objet des commandes, la fréquence de celles-ci étant en contrepartie accrue. Ce phénomène, qui est dû parfois, comme dans le cas des denrées, au besoin d'assurer une plus grande fraîcheur des produits, et aussi, dans le cas de produits fabriqués, à une gêne croissante de la trésorerie des entreprises entraînant la réduction des stocks dans la plupart des négoce et commerces, évoluait donc dans le sens opposé aux possibilités des engins porteurs. Le container offre heureusement la possibilité de résoudre cette difficulté puisqu'il existe toute une gamme de capacités allant de 1 à 18 m³.

Les containers de 1, 2 et 3 m³ qui portent 1.200 kg pour une tare de l'ordre de 300 kg, sont généralement munis de roulettes dont le blocage est possible en position de transport ferroviaire ; ces containers sont le plus souvent incorporés comme envois de détails dans des wagons couverts ; ils sont également transportés sur wagons plats si une étanchéité absolue n'est pas exigée (vins en bouteilles, verreries, faïences, etc...). Les grands containers à marchandises diverses, dont les plus courants sont de 7 ou 8 m³, 13 m³, 18 m³ portent environ 4 tonnes pour une tare de 0 t. 8 à 1 t. 200 ; ils sont toujours transportés sur wagons plats de même que les containers spécialisés containers-citernes, containers pour ciment, tôles etc...

Le groupage des containers.

Cette possibilité de disposer d'un container correspondant à l'envoi de quantités relativement faibles de mar-

chandises a été rapidement appréciée des expéditeurs et destinataires, mais ne pouvait être pleinement utilisée, car cette facilité avait jusqu'à ces dernières années pour corollaire inévitable une augmentation très sensible du prix de transport au kilo ; en effet, la S. N. C. F., comme toutes les administrations de chemin de fer, applique en considération du rapport tonnage utile/tonnage remorqué, des prix à la tonne beaucoup plus avantageux pour les wagons lourdement chargés. Pour obvier à cet inconvénient, assurer le meilleur chargement possible de son matériel roulant et offrir au public des prix avantageux pour les faibles conditions de tonnage, la S. N. C. F. a organisé un service de groupage de containers en instituant à cet effet une société spécialisée avec le concours des différentes entreprises de groupage françaises. Cette société, comme on le sait, est la Compagnie Nouvelle des cadres.

La C. N. C., grâce à ses opérations de groupage, a rapidement donné un nouvel et important essor à l'emploi des containers. Le groupage des containers revêt en fait deux aspects différents ; il permet d'une part, à un expéditeur situé dans un centre de groupage ou dans une localité voisine d'envoyer un seul container sur une relation déterminée à des conditions tarifaires beaucoup plus avantageuses que dans le cas d'une expédition isolée ; d'autre part, un expéditeur important peut constituer des wagons entiers de containers ayant des destinations diverses, qui sont dégroupés et éventuellement regroupés dans des centres judicieusement choisis, même s'il est installé loin d'un centre de groupage-containers. On constate que dans les deux cas l'expéditeur peut satisfaire des commandes peu importantes avec le minimum de frais de transport.

Les transports en containers ont, pour les différentes raisons exposées ci-dessus, été l'objet d'un développement considérable depuis 1949, La S. N. C. F. assure actuellement, chaque mois, le transport de plus de 50.000 grands containers et le nombre de petits containers transportés est presque du même ordre.

Le trafic en grands containers comporte une part importante d'envois en provenance et à destination de l'outre-mer parmi lesquels les containers de fruits et primeurs en provenance d'Afrique du Nord occupent une place prépondérante qui mérite d'être soulignée.

Les transports en containers France-Afrique du Nord et vice versa.

Dès le début de son exploitation, en 1948, la C. N. C. constata l'intérêt qu'il y aurait à mettre à la disposition de sa clientèle des containers spécialement étudiés pour satisfaire aux exigences du transport ferroviaire et maritime. Pour répondre à cet objet, il importait, en effet, de modifier la conception même des containers et notamment d'abandonner la construction des containers à toit bombé pour permettre le gerbage dans les cales.

L'utilisation des containers pour les exportations de produits fabriqués portant sur de nombreuses et diverses marchandises fragiles ou d'une manutention coûteuse s'accrût très rapidement, mais la prestation des containers se révélait coûteuse, en raison des frais de retour à vide des appareils sur la Métropole.

Pour améliorer les conditions d'exploitation, la C. N. C. entreprit une action commerciale, afin d'orienter les exportateurs algériens de fruits et primeurs sur l'emploi des containers.

Ces exportateurs reconnurent immédiatement la possibilité d'éliminer les pertes et vols, de même que les avaries susceptibles de survenir aux marchandises par suite de chocs ou de l'empilage, mais manifestèrent quelque inquiétude quant à la conservation des produits à l'intérieur des containers, bien que ceux-ci possèdent de multiples orifices d'aération.

Ce n'est donc qu'après des expériences contrôlées par les organismes officiels, et en particulier par l'O. F. A. L. A. C., que la parfaite aptitude du container pour le transport, tout d'abord des agrumes, raisins et tomates, puis de tous les fruits même les plus fragiles, fut reconnue.

Il est à noter que, contrairement à ce que certains spécialistes avaient conseillé lors des premières expériences, il y a intérêt à charger les containers à la limite de leur capacité.

En effet, le chargement constitue une masse peu sensible aux variations de température, alors que l'air situé dans la partie supérieure des appareils est susceptible, au contraire, de subir des élévations sensibles de température pendant les heures les plus chaudes de la journée ; si cet air chaud occupe un volume important, il est capable de communiquer une chaleur excessive aux couches supérieures de fruits, ce qu'il est préférable d'éviter.

Le conditionnement en containers.

Les containers dont les caractéristiques ont été particulièrement appréciées pour les transports de fruits et légumes, offrent une capacité intérieure de 7 à 9 m³ pour une surface portante d'environ 4 m².

Ces appareils peuvent recevoir de 2.200 à 2.600 kg d'agrumes emballés ou 2.600 à 3.000 kg d'agrumes en filets ou sans emballage.

Lorsqu'il s'agit du transport de raisins, tomates ou autres fruits fragiles, le conditionnement est généralement réalisé dans des plateaux sans couvercle.

On charge de 260 à 320 plateaux dans un container, ce qui correspond à un chargement de 2.400 kg à 3.000 kg.

Le conditionnement en plateaux sans couvercle est moins onéreux que le conditionnement en billots ; en outre, la présentation des produits est parfaite et la conservation meilleure en raison de la faible épaisseur des couches de fruits. Dans tous les cas, ce conditionnement

permet la vente à un prix supérieur à celui des mêmes produits logés en billots, à tel point que les mercuriales cotent séparément les produits en billots et ceux en plateaux.

Pour ce qui concerne les agrumes expédiés en containers, le conditionnement le plus généralement suivi consiste dans la présentation en filets de 2 kg de fruits logés dans une caisse extra-légère, dite « stabili », susceptible de contenir 10 filets.

L'ensemble filets et stabilis est d'un prix de revient supérieur d'environ 6 fr par kilo de fruits au conditionnement ordinaire en caisses, mais cette différence est plus que compensée par le bénéfice laissé à la vente qui est supérieur d'une dizaine de francs par kilo à celui obtenu pour les mêmes produits logés en emballages traditionnels qui ne permettent ni une conservation, ni une présentation aussi satisfaisantes.

Il n'est pas douteux que, puisque le container permet le chargement des oranges en vrac, il soit possible de réaliser des économies substantielles dans les frais d'approche sur les marchés de consommation, mais cette solution n'a pas été jusqu'ici reconnue souhaitable sur le plan commercial par les exportateurs nord-africains.

Il n'est pas impossible, cependant, que dans l'avenir une certaine partie de la production puisse être écoulee sans emballage, soit par exemple pour l'approvisionnement des coopératives de consommation ou pour les exportations sur l'étranger.

Importance du trafic de fruits et primeurs de l'Algérie sur la Métropole.

Depuis plusieurs années le trafic au départ de l'Algérie a porté sur des tonnages très importants.

Au départ du Maroc, par contre, les envois en containers sont encore dans une phase d'évolution.

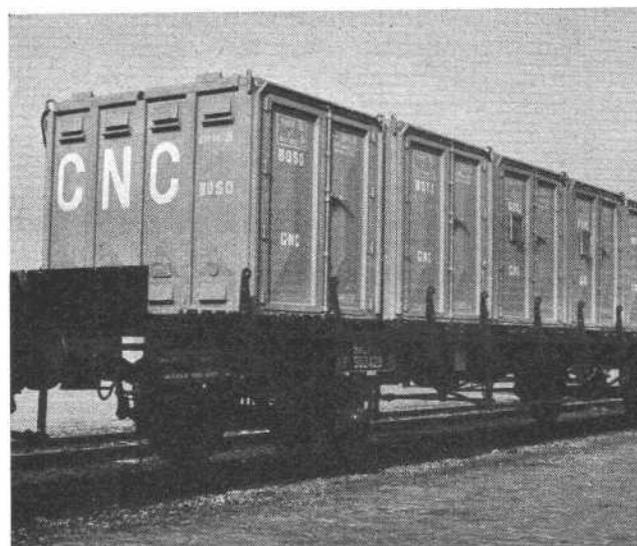


PHOTO 3. — Un beau chargement de containers de fruits prêt à partir pour le marché de consommation.

Il n'est intéressant, pour le moment, que de citer les tonnages réalisés au départ de l'Algérie, lesquels, au cours de la dernière année ont porté sur 13.500 t. d'agrumes, 19.100 t. de tomates (soit la moitié de la production), et 4.000 t. de raisins (soit la presque totalité de la production) et enfin, 2.200 t. d'autres fruits et légumes.

Perspectives d'avenir.

Les chiffres indiqués ci-dessus montrent que la technique des containers est susceptible d'être mise en œuvre, comme dans le cas du transport des raisins d'Algérie, pour la totalité d'une production. Il est bien évident que dans le cas des agrumes où la totalité des transports en containers au départ de l'Algérie ne représente que 6 % des envois, un large accroissement de l'emploi des containers peut être envisagé sans atteindre avant longtemps la totalité de la production qui porte présentement sur 240.000 t., chiffre qui est lui-même en pleine évolution.

Pour la production marocaine d'agrumes, malgré la durée plus longue des transports, il est maintenant parfaitement admis que le container connaîtra également une large utilisation.

Cette perspective d'avenir n'a pas échappé aux organismes publics ou privés intervenant dans le transport des containers.

La C. N. C. et quelques entreprises spécialisées mettent en œuvre chaque année de nouveaux contingents très importants de containers pour le trafic mixte ferroviaire et maritime. La S. N. C. F. et les services des ports complètent leur équipement en engins de manutention.

De leur côté, les compagnies de navigation constatant que les containers permettent d'améliorer les opérations d'embarquement et de débarquement et de réduire les risques d'avaries pour les marchandises, ont amélioré leurs conditions de taxation des containers en accordant notamment, comme sur les chemins de fer, la franchise du poids de la tare ; de plus, elles se préoccupent de réaliser une adaptation des navires aux transports massifs de containers et il n'est nullement impossible que dans les prochaines années, certains armements mettent en service des navires spécialement conçus pour le trafic en containers.

P. FONSART,
Chef du Service
du Matériel de la C. N. C.

