

## LE PREMIER SALON INTERNATIONAL DE LA CONTAINERISATION

Le premier Salon international de la "Containerisation" (\*) en France s'est tenu du 12 au 19 mai à Paris-La Défense conjointement avec le Salon de la Manutention.

Cette manifestation comportait une exposition de conteneurs et de matériel spécialisé pour leur manutention et une conférence-débat sur les problèmes posés par leur utilisation. L'importance de ce transport est démontrée par le fait que l'exposition de matériel de conteneurisation a affirmé sa prééminence en se séparant de celle de la manutention à laquelle elle était précédemment incorporée.

La conférence-débat du 13 mai a permis de confronter les points de vue des constructeurs de conteneurs, des utilisateurs et des organismes officiels sur les avantages et les difficultés de cette nouvelle méthode de transport qui ne constitue pas, comme on serait par trop tenté de le croire, une panacée. Elle pose des problèmes nombreux qui ont été examinés au cours de la conférence-débat.

Un effort a été réalisé en matière de normalisation; les normes de construction ont été définies à l'échelle internationale (ISO) et sur le plan national (AFNOR). Les deux modèles les plus courants sont ceux de 6,05 x 2,43 x 2,43 m (20 x 8 x 8 pieds) et de 12,10 x 2,43 x 2,43 m (40 x 8 x 8 pieds) et un constructeur a indiqué qu'il avait réussi à obtenir des dimensions intérieures plus favorables que celles de la norme française.

Parmi les problèmes examinés, il y a d'abord la question des portes. Les usagers du conteneur transporté par fer demandent des portes latérales. Les conteneurs maritimes ont des portes frontales et leur emploi avec transport ferroviaire demande l'utilisation d'un quai en bout si l'on ne juge pas nécessaire de le décharger. Les navires porte-conteneurs ne font escale que dans un ou deux des ports spécialisés en Europe (Londres, Hambourg, Amsterdam, Le Havre) et le lieu de destination peut être éloigné de ce port, ce qui nécessite un transport complémentaire onéreux.

Il a été reproché à de nombreux destinataires de ne pas disposer de moyens de manutention appropriés pour le déchargement. En ce qui concerne les économies d'emballage, un point important a été précisé: s'il est exact que le conteneur supprime l'emballage maritime (la caisse), les emballages individuels ne peuvent pas être allégés parce qu'ils doivent résister après déchargement aux manutentions du circuit de distribution. Le remplissage du conteneur demande un temps qui peut être jugé excessif dans le cas de denrées de faibles valeurs. Le retour des conteneurs pose souvent un problème délicat, particulièrement dans le cas d'expéditions dans les pays de l'est de l'Europe (à Moscou par exemple).

Il a été indiqué que les armateurs n'acceptent pas l'interchangeabilité des conteneurs, ce qui retarde les expéditions si un navire ne part pas à la date prévue. De nombreux armateurs ne transportent que ceux qui appartiennent à leur parc.

Les avis sont controversés sur les économies réalisées avec le transport par conteneurs concernant la diminution des assurances, des vols, des avaries et du mouillage. Il convient bien pour des pièces de rechange mécaniques (surfaces polies, etc.).

Il semble que la réduction du taux de fret de 10 p. cent par rapport au transport ne soit pas toujours une réalité avec la possibilité de ristournes accordées par des transporteurs pour l'utilisation de navires classiques. L'impulsion du développement du transport par conteneur a été donnée par les armateurs pour la transconteneurisation par voie maritime, alors que le transport par voie terrestre (rail ou route) se développe beaucoup plus lentement à cause des nombreuses difficultés d'utilisation qu'il rencontre.

Il a été demandé d'assouplir la réglementation, d'abaisser les tarifs, d'obtenir l'interchangeabilité pour le transport maritime, d'élargir la gamme des modèles existants.

(\*) - NDR : Le titre officiel de cette manifestation: "Salon international de la Containerisation", alors qu'en langue française le terme Conteneurisation est préférable.

Il doit être regretté que le problème de l'utilisation du conteneur frigorifique n'ait pas été abordé.

L'exposition du terre-plein de la Défense comportait quatre conteneurs frigorifiques : un conteneur Interfrigo de 40 pieds sur plate-forme ferroviaire, avec des portes latérales, un groupe frigorifique incorporé (Brown - Bovari) et à titre complémentaire un groupe électrogène sous la plate-forme ferroviaire. Ce conteneur est muni de crochets à viande avec un dispositif de ventilation simplifié. Les 3 autres également de 40 pieds, étaient des conteneurs maritimes à portes frontales à double crémone, avec des groupes frigorifiques incorporés (Carrier ou Thermo-King) et des groupes électrogènes Diesel. Leur ventilation est relativement simple : une manche souffle de l'air refroidi au plafond et la reprise de l'air s'effectue théoriquement à la partie inférieure. Le caillebotis est constitué par des profilés en forme de T en métal léger, obtenus par laminage. L'isolation thermique, effectuée avec des panneaux de mousse de polyuréthane est bonne, le coefficient moyen de transmission de chaleur est de 0,25 à 0,30. La puissance du groupe frigorifique est de l'ordre de 4.000 calories/heure pour une température intérieure de - 20°C et de + 40°C à l'extérieur. Le condenseur est refroidi par l'air. Ces conteneurs sont conçus surtout pour le transport des denrées congelées. L'introduction d'air frais s'effectue simplement par l'ouverture d'un portillon frontal.

Il est nécessaire de signaler que l'importance du transport par conteneur frigorifique ne dépasse pas 3 à 5 p. cent du trafic global. A notre connaissance, les fabricants de conteneurs n'ont pas encore jugé nécessaire de construire des conteneurs frigorifiques prévus pour le transport réfrigéré des produits végétaux (fruits et légumes) ; il faut espérer que cette lacune pourra être comblée sans trop tarder.

**R. DEULLIN**

