

De bouche
à oreille.

Informations confidentielles -



motus et bouche cousue....

La Couffineurisation

Abonnement : 20 Bulletins . 60 Pistoles .

Agence Pim & Pam
22 rue Incognito
31416 Micropolis

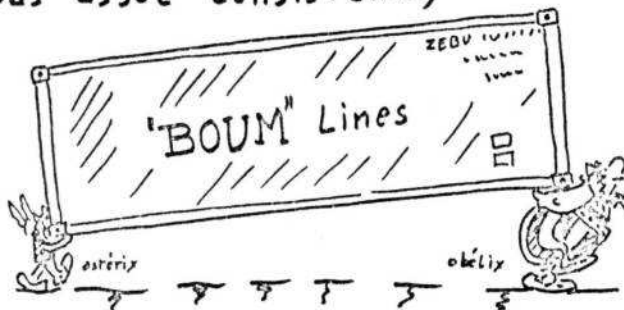


COUFFINEURISATION

I. PREAMBULE. — Les nonante six pays en voie de développement participant à la conférence,

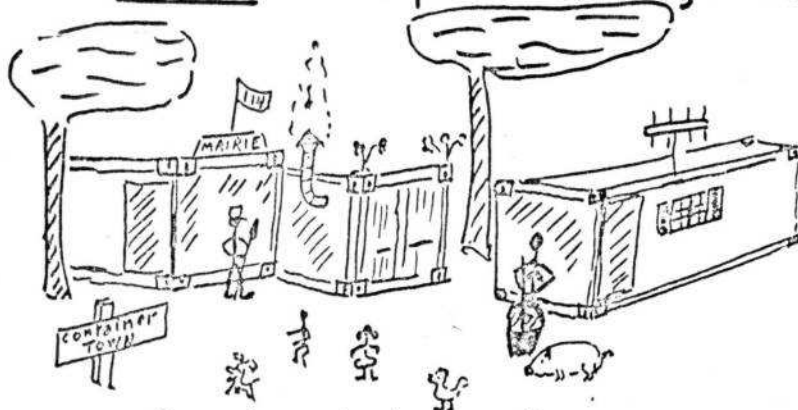
Inquiets de l'importance des investissements nécessités par la conteneurisation,

Craignant que l'aide due par les pays développés ne soit pas assez consistante,



Déplorant la perte de la recette de la potion magique avec la disparition du druide gaulois PANORAMIX,

Soucieux du risque de chômage dans les ports,



Conscients néanmoins de l'intérêt que présentent les conte-neurs volontairement égarés pour la lutte contre les taudis,

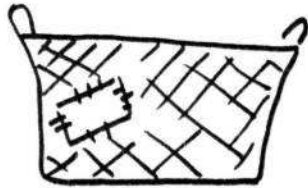
Expriment leurs réserves les plus formelles quant à l'emploi de ce nouveau mode de transport.

Réunis au sein du comité des septante sept, ils proposent à la conférence d'adopter universellement la "COUFFINEURISATION", système de transport remontant à l'antiquité et depuis en progression constante dans chacun de leurs pays respectifs.

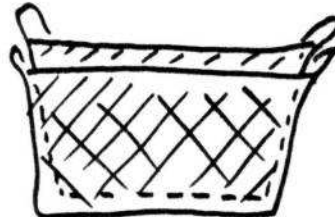
II. TERMINOLOGIE et DEFINITIONS.

COUFFIN*. ouvrage de vannerie en forme de poche, de section horizontale potatoïdale, sans coins, permettant d'y mettre des pièces, muni à la partie supérieure de dispositifs pouvant servir à la manutention.
Le couffin sert au transport de marchandises solides.

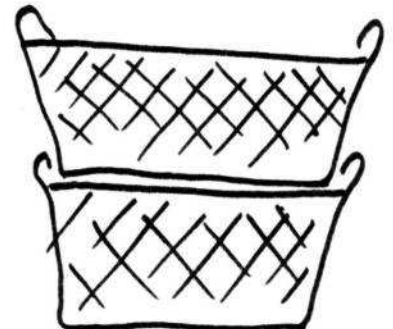
Exemples de couffins



couffin standard



stacking à vide



stacking en charge

COUFFINEURISATION** système de transport utilisant le couffin comme unité de charge. Ce système est très développé pour les transports sur pistes, dans les forêts vierges et les déserts, sur les grands fleuves, etc... etc...

NOTA. * Le mot "couffin" est étranger. Une commission étudie (jusqu'ici sans succès) la création d'un équivalent harmonieux en langue française.

** "Couffineurisation" est le terme français. En Anglais il faudrait lire "couffinaurisation".

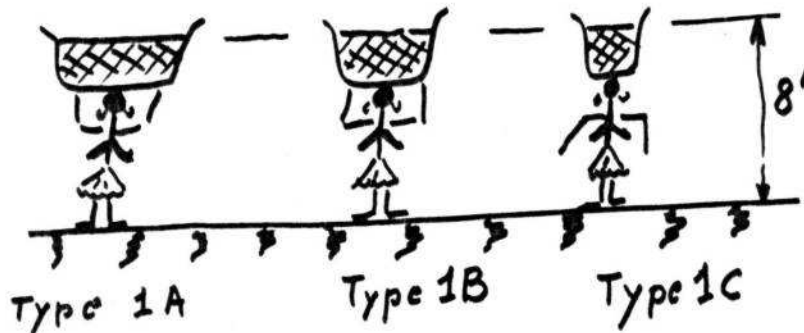
Transports de Liquides.-

Des essais de transport de vin en calebasses se poursuivent actuellement. Pour des raisons encore inexpliquées des pertes considérables ont été constatées.

Les experts qualifiés estiment que la "CALE-BASSEURISATION" est sans avenir.

III. NORMALISATION.

Tous les couffins de la série I ont une hauteur telle que, portés sur la tête, par une femme standard, la hauteur totale ne dépasse pas 8'



COUFFIN TYPE 1A .- son maximum gross weight est égal à la charge maximale portée par une femme normalement constituée sans que ses jambes prennent une courbure anormale dépassant la limite élastique.



Le type 1A est surtout utilisé en AFRIQUE.

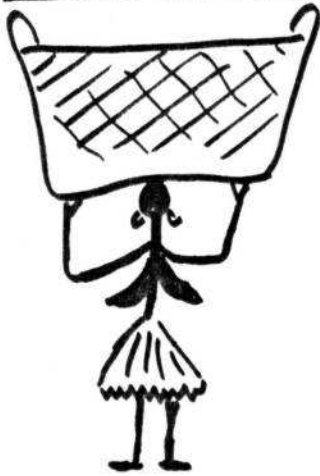
COUFFIN TYPE 1B .- son maximum gross weight est égal aux $\frac{3}{4}$ de celui du Type 1A

NOTE .- Le Type 1B n'est pas utilisé. Il a été néanmoins prévu pour le cas vraisemblable où une nation désireuse de se singulariser souhaiterait l'adopter.

COUFFIN TYPE 1C .- son maximum gross weight est la moitié de celui du 1A



Le type 1C est très utilisé en ASIE.

IV. MANUTENTION ET TRANSPORT. —

Engin de manutention et de transport pour courte distance.

Il est généralement femelle.

Sa consommation réduite en fait un engin économique très appréciée.



Un engin mâle peut éventuellement compléter le précédent.

Il ne porte jamais.

Il est muni d'une sagaie destinée à aiguiser l'engin porteur.

on compte généralement 1 engin piqueur pour 3 engins porteurs.

Exemple
d'utilisation.

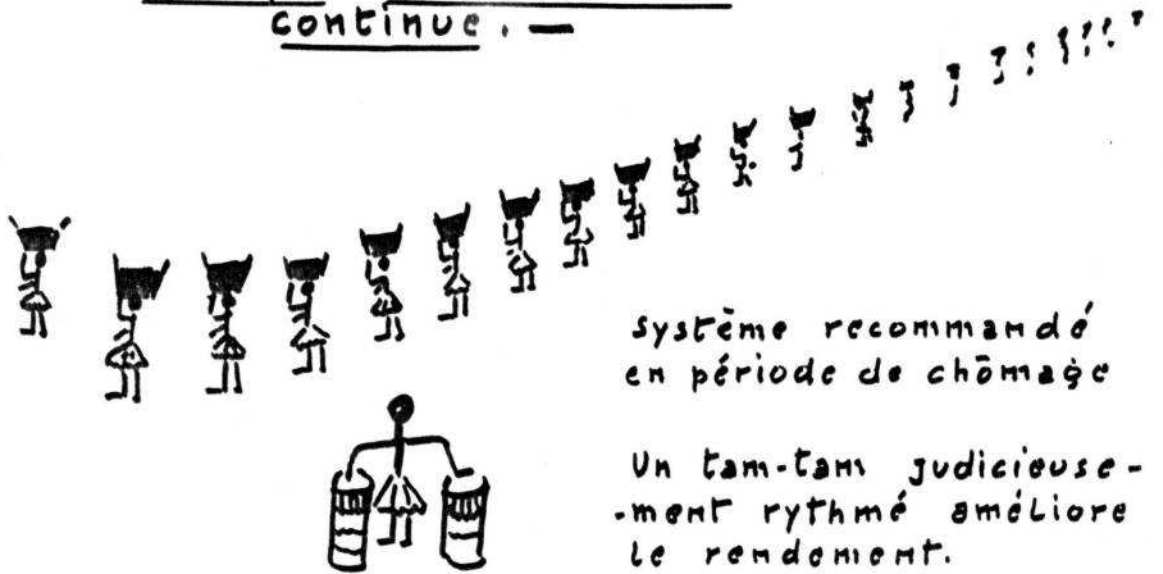


Dans les pays anglophones c'est le "door to door".

on dit en AFRIQUE de "case à case" ou de "Paillotte à Paillotte".

Dans le grand nord ce serait d'"Igloo à Igloo".

Exemple de manutention
continue. —



Engins de manutention pour
COUPPINS LOUPES. —



Aux Indes



A Madagascar

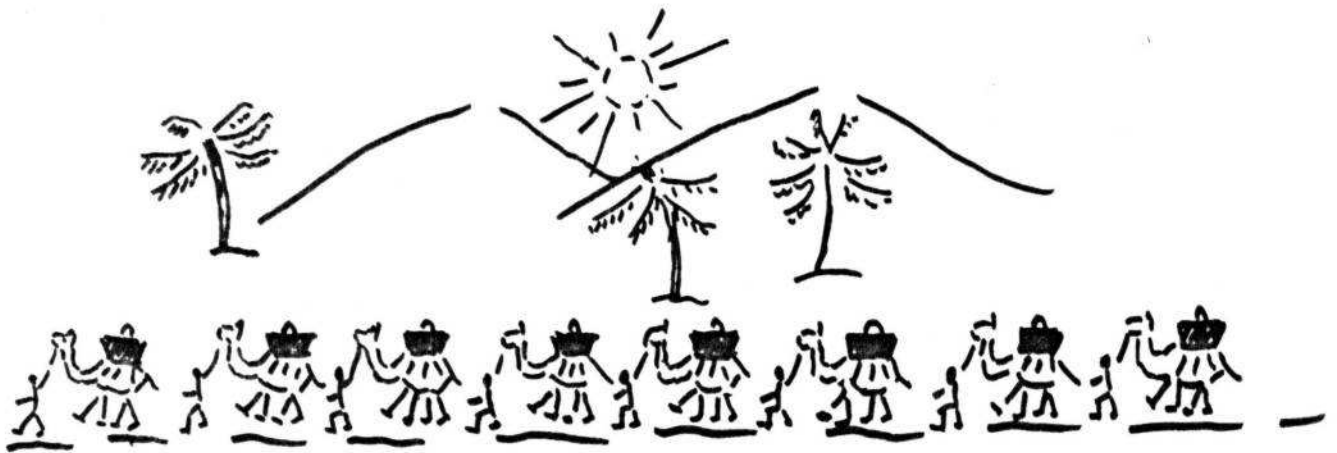
Engins de transport



pour livraison
urbaine. Recommandé
pour zone bleue



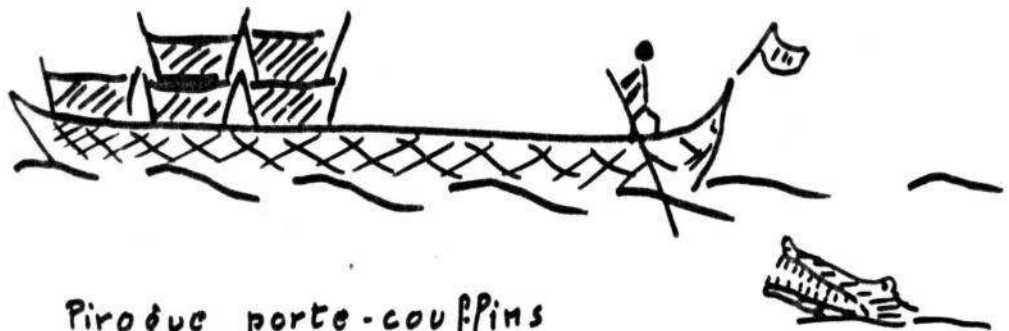
pour transport de ville
à ville -
(caravanier artisan)

V. TRANSPORTS DE MASSE. -

Les chiens aboient et la caravane passe.

CARAVANETRANS-COUFFINS EXPRESS.

Les "Sociétés Nationales de Caravanes" luttent désespérément pour obtenir l'exclusivité du trafic couffineurisé.

COUFFINEURISATION FLUVIALE

Pirogue porte-couffins

Des pools de Compagnies de Navigation Fluviale sont en cours de formation pour faire face aux investissements nécessités par l'achat d'une flotte spécialisée très onéreuse.

ANNEXE IPROJET de CONVENTION SECURITE

La présente convention a pour objet La sécurité des vies humaines et animales.

Les ETATS contractants à la convention vérifient dans les couffineurics la qualité des fabrications et délivrent des plaques d'agrément.

Si un loueur de couffins, appartenant à un pays non contractant à la convention, achète des couffins à un fabricant d'un pays non partie à la convention et les loue à un exploitant d'un pays également non contractant, il lui sera possible d'obtenir un agrément à la présente convention, donné moyennant finances et sans responsabilité par un pays comblaisant partie à la convention.



Le propriétaire est responsable de l'entretien de ses couffins.

INSPECTIONS EN EXPLOITATION. —

Des inspections journalières seront effectuées sur chaque couffin par des agents de l'Administration. Ces inspections donneront lieu à une taxe dont le montant ne devra pas dépasser le prix du couffin neuf.

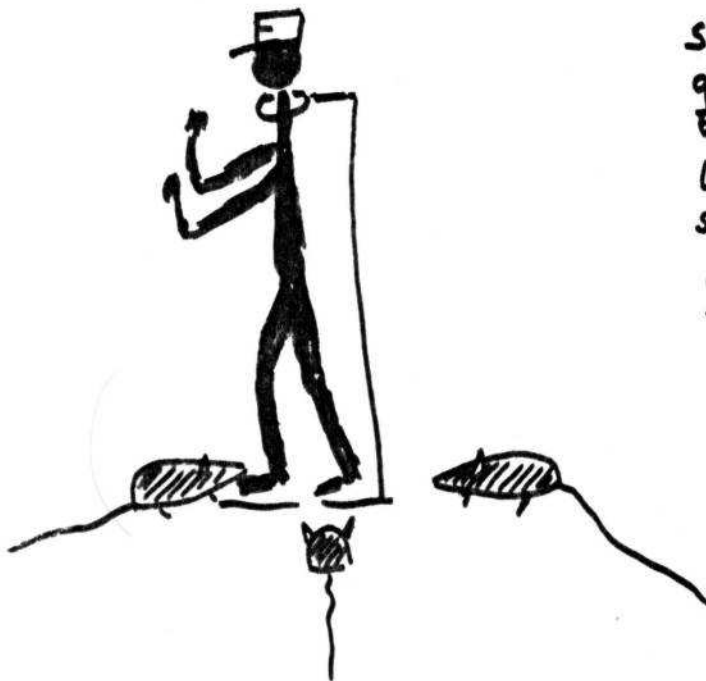
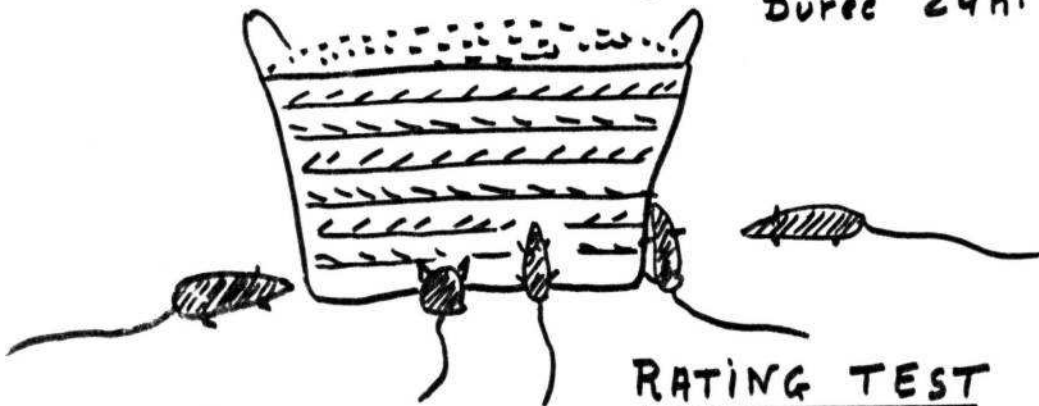
ANNEXE I

convention sur la sécurité.

Clause technique. — Les couffins doivent résister aux assauts des termites et des rats.

Essai de réception. — Un essai de réception sera effectué dans un centre agréé sous le contrôle d'un inspecteur d'une société de classification mandatée par l'ETAT partie à la convention qui délivre l'agrément.

Durée 24h.



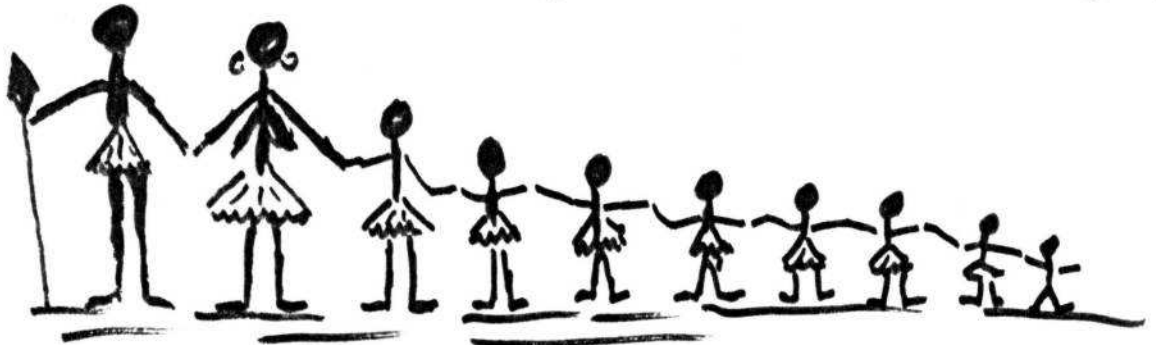
s'il s'avère à l'usage que les couffins subissent des avaries, l'inspecteur contrôleur subira, dans le même centre agréé, le même test que les couffins.

ANNEXE II

Page 9

PROJET DE CONVENTION DOUANIÈRE

Le comité des septante sept, formellement opposé aux transports intérieurs dits de rapprochement, se déclare par contre très favorable aux rapprochements en vue de transports intérieurs ayant pour effet la multiplication des engins de manutention. (voir page 4)



Les couffins peuvent être agréés pour les transports internationaux sous scellement douanier (TIR), dans la mesure où le chargement est recouvert d'un filet solidement assujéti.



* Les mailles du filet devront être telles qu'elles pourront laisser passer la main d'un douanier et lui permettre de prélever les denrées nécessaires à la vie de sa famille, respectant ainsi l'esprit de la convention sur la sécurité de la vie humaine.


* Cette clause a été ajoutée à la demande expresse du comité d'harmonisation entre les deux conventions -

ANNEXE III IDENTIFICATION ET MARQUAGE

Tous les couffins doivent être munis des plaques suivantes :

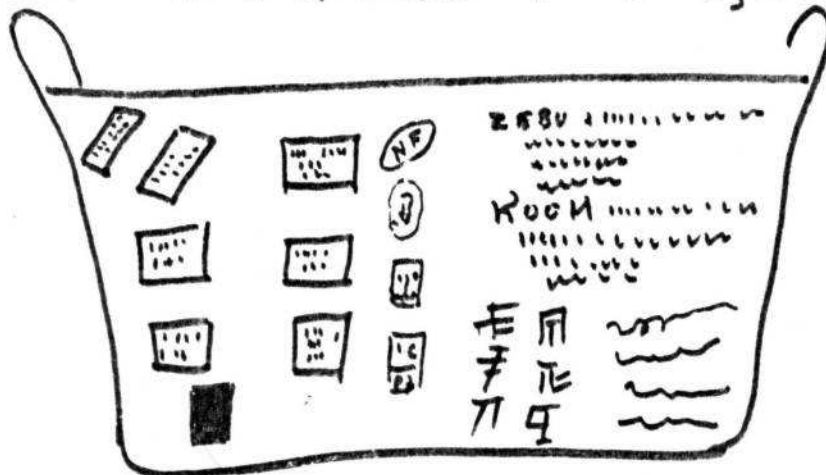
- Couffinier fabricant
- Propriétaire
- Exploitant
- Agrément sécurité
- Agrément douanier
- Inspections périodiques

Ils porteront les labels suivants :

- 3^{re} de classification contrôleuse
- NF (éventuellement)
-  marchandises dangereuses
- UIC Union Internationale des caravanes.

Ils devront également avoir le marquage ISU avec code de propriétaire BIC (Bureau International des couffins). Pour bien marquer la vocation internationale du couffin, les inscriptions seront faites simultanément en caractères Latins et cyrilliques de même qu'en écritures chinoise et arabe.

La publicité de l'exploitant pourra figurer.



si la surface extérieure du couffin est insuffisante il y aura lieu de l'agrandir.

RESOLUTION

Le comité des septante sept,
fort de ses nonante six adhérents, de l'amitié
 qui lui est témoignée par de nombreux pays et
 de l'abstention aussi systématique que sympa-
 thique de l'Israël,
conscient de l'intérêt de la "couppinourisation"
 pour la santé mondiale et la lutte contre
 la pollution,



souhaitant que les économies
 réalisées permettent aux na-
 tions d'acheter le "Concorde"
 indispensable aux bonnes
 relations entre les peuples,


exige la convocation immédiate d'un grand
PALABRE international pour la discussion
 des conventions annexées au présent docu-
 ment.

En raison de l'urgence, ce palabre devra remet-
 tre ses conclusions avant la fin de l'année 1975


GENÈVE Le 31 Novembre 1972

Pour le comité des septante sept:

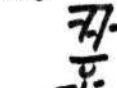
Le Président:


 Gal Espadrillos

Le Secrétaire:


 Ahmed Halor

Le trésorier:


 TU - PU - DUC

NOTA. - Le comité pourrait organiser des dé-
 monstrations de propagande pour la "couppinour-
 isation" dans les pays développés, dans la
 mesure où les Nations Unies en assureraient
 le financement.

ARRIÈRE
PROPOS.

Avis au Lecteur

Ce qui précède est intégralement
Le fruit de l'imagination de l'auteur.

Tout quidam qui y verrait des al-
lusions à des faits récents ou des inten-
tions blessantes se tromperait lourde-
ment et ferait bien de se faire soigner.

L'Auteur.

Bibliographie:



CONFÉRENCE
ONU/OEPEI SUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL PAR CONTENEURS

Distr.
LIMITÉE
E/CONF.59/L.2
22 novembre 1972
Original : FRANCAIS

Extraits

On trouvera ci-après le texte d'une déclaration faite à la quatrième séance plénière de la Conférence par l'Observateur de l'Organisation de l'Unité Africaine.

... EN DÉVELOPPEMENT DES PAYS ENVIÉS.

Le troisième problème sur lequel nous voulons aussi attirer votre attention est celui du domaine social et humain. Si l'on pense que ce système englobe tous les stades du cycle de production, en allant de l'approvisionnement en matières premières

l'opération à un certain point des capitaux investis dans les engins de manutention.

La logique même de cette mécanisation suppose la réduction importante de la main-d'oeuvre

Or, dans le Tiers-Monde, la main-d'oeuvre est très abondante et relativement bon marché. Le recours à la mécanisation et au système de transport par conteneurs poserait un grand problème de chômage.

disposent d'une main-d'oeuvre abondante;

- d) Les problèmes socio-économiques, notamment celui du chômage, devraient être étudiés très sérieusement et faire l'objet d'une appréciation minutieuse;
- e) Il faudrait déjà empêcher les pays développés de monopoliser la propriété