

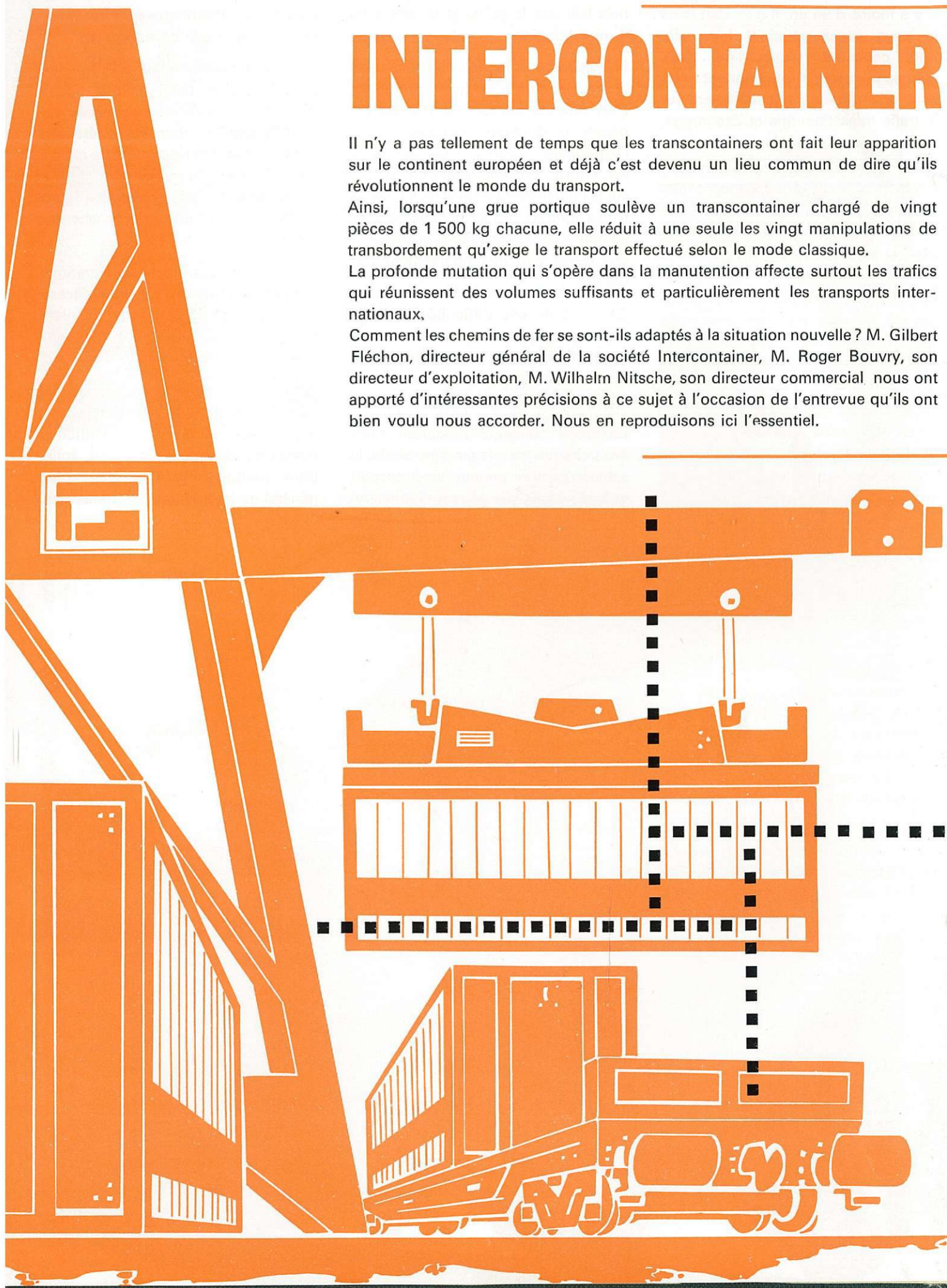
# INTERCONTAINER

Il n'y a pas tellement de temps que les transcontainers ont fait leur apparition sur le continent européen et déjà c'est devenu un lieu commun de dire qu'ils révolutionnent le monde du transport.

Ainsi, lorsqu'une grue portique soulève un transcontainer chargé de vingt pièces de 1 500 kg chacune, elle réduit à une seule les vingt manipulations de transbordement qu'exige le transport effectué selon le mode classique.

La profonde mutation qui s'opère dans la manutention affecte surtout les trafics qui réunissent des volumes suffisants et particulièrement les transports internationaux.

Comment les chemins de fer se sont-ils adaptés à la situation nouvelle ? M. Gilbert Fléchon, directeur général de la société Intercontainer, M. Roger Bouvry, son directeur d'exploitation, M. Wilhelm Nitsche, son directeur commercial nous ont apporté d'intéressantes précisions à ce sujet à l'occasion de l'entrevue qu'ils ont bien voulu nous accorder. Nous en reproduisons ici l'essentiel.







M. Gilbert Fléchon,  
directeur général.



M. Roger Bouvry,  
directeur d'exploitation.



M. Wilhelm Nitsche,  
directeur commercial.

## UNE SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE FERROVIAIRE

### M. FLECHON :

Intercontainer est une société coopérative ferroviaire.

L'Union Internationale des Chemins de fer a compris tout de suite l'importance de l'arrivée des transcontainers sur le marché des transports. Elle a créé, le 5 décembre 1967 déjà, une société ferroviaire internationale pour le transport des transcontainers, la société INTERCONTAINER. Il s'agit d'une coopérative de droit belge dont le siège social est à Bruxelles et dont la direction générale et le siège d'exploitation sont situés à Bâle.

## LES PARTICIPANTS

### M. FLECHON

Quinze administrations ferroviaires y participent. Elles représentent la Grande-Bretagne, la Suisse, l'Allemagne fédérale, l'Allemagne de l'est, l'Italie, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, l'Irlande, l'Espagne, la Hongrie, l'Autriche et la France.

La Société Interfrigo, elle-même filiale de 17 administrations ferroviaires, est aussi membre d'Intercontainer.

Les Chemins de fer yougoslaves, norvégiens et portugais ont fait officiellement acte de candidature et d'autres réseaux ont manifesté leur intérêt pour une adhésion.

En fait tous les pays intéressés au trafic par transcontainers ont adhéré à l'entreprise et ceux que l'on n'y trouve pas occupent géographiquement une position excentrique, en sorte qu'il n'y a pas de solution de continuité dans l'organisation matérielle « sur le terrain ».

### M. NITSCHÉ :

Cette société ne représente ni plus ni moins que les chemins de fer eux-mêmes, sous forme d'un organisme commercial européen unique disposé tout autant que les diverses administrations, prises individuellement, à travailler avec les auxiliaires de transport. Aussi ne fournit-elle les prestations terminales qu'aux clients qui les demandent.

Intercontainer apparaît comme un grossiste achetant aux chemins de fer leurs services sous forme de trains complets ou de rames, de façon à obtenir des prix de traction aussi réduits que possible, ce grossiste revendant ensuite, en demi-gros ou en détail, ces services aux utilisateurs. Les intermédiaires de transport pourront, en fonction du volume de trafic qu'ils apportent, bénéficier de conditions plus avantageuses qu'un expéditeur isolé.

## LA REPRÉSENTATION COMMERCIALE DANS LES DIFFÉRENTS PAYS

### M. NITSCHÉ :

La représentation commerciale et opérationnelle d'INTERCONTAINER est assurée :

— par l'administration du chemin de fer elle-même, comme c'est le cas par exemple en Allemagne (D.B.), au Luxembourg, en Hollande, ou

— par une société différente, dans la plupart des cas une filiale du chemin de fer, laquelle ajoute à ses attributions la tâche de représentation d'INTERCONTAINER, par exemple INTERFERRY en Belgique, la Compagnie Nouvelle de Cadres (CNC) en France, CEMAT en Italie.

## UN INTERLOCUTEUR UNIQUE

### M. NITSCHÉ :

Intercontainer peut être considéré comme l'agence commerciale commune des administrations ferroviaires intéressées. Celles-ci lui ont délégué des pouvoirs commerciaux réels.

Les contacts commerciaux avec la clientèle sont entretenus en premier lieu par les représentants commerciaux. Pour bien pouvoir remplir leur fonction, les représentants d'INTERCONTAINER disposent d'une compétence assez large. Cette organisation décentralisée améliore la souplesse d'INTERCONTAINER et simplifie les contacts avec la clientèle en lui présentant sur place un interlocuteur unique et compétent.

## UN SERVICE DE TRANSPORT COMPÉTITIF

### M. BOUVRY :

Réduction du coût de la manutention, gain de temps considérable — quatre minutes suffisent pour transférer 30 tonnes sur un wagon — ces avantages qu'offre l'emploi des transcontainers entraînent un abaissement sensible du coût du transport. Le temps joue ici un rôle important dans la réalisation des économies.

Les chemins de fer se devaient donc d'organiser le transport des transcontainers avec le souci d'en faire un service rapide. Aussi l'objectif d'INTERCONTAINER est-il de promouvoir sur le plan européen un réseau de trains directs circulant en navette entre grands centres, trains programmés, rapides, fréquents, sans triages intermédiaires, offrant des prix attractifs à un niveau qu'autorise la technique du train complet.



# INTERCONTAINER

M. NITSCHÉ:

Dans ce même dessein d'activer le transport des transcontainers, INTERCONTAINER a prêté une attention toute spéciale au problème de la prise et de la remise à domicile. Soucieuse d'offrir un service de porte à porte, elle entend ne pas limiter les avantages du service complet aux seuls clients qui disposent d'un embranchement ferroviaire, mais en faire bénéficier aussi les clients non raccordés. Elle utilise à cet effet les services d'enlèvement et de livraison à domicile organisés autour des « terminaux » par les réseaux eux-mêmes (chemins de fer fédéraux allemands par exemple) ou par les représentants d'INTERCONTAINER (Interferry en Belgique, CNC en France, etc.).

## LES GRANDS AXES DE TRAFIC

M. BOUVRY:

Voici les grandes relations desservies actuellement dans chaque sens:

- Amsterdam - Rotterdam - Milan, 5 liaisons par semaine;
- Zeebrugge - Anvers - Milan, 6 liaisons par semaine en correspondance avec les navires porte-containers spécialisés Harwich - Zeebrugge des Chemins de fer britanniques;
- Londres - Paris, 5 liaisons par semaine;
- Zeebrugge - Anvers - Rotterdam - Amsterdam (TEZ), 5 liaisons par semaine;
- Rotterdam - Francfort - Mannheim - Stuttgart (Delta-Express), 3 fois par semaine.

Ces services desservent tous des ports de mer. Cela résulte du fait que les compagnies maritimes ont été les premières à se servir des transcontainers. Cependant, on peut déjà prévoir que leur utilisation s'étendra progressivement au trafic continental entre centres industriels et centres de consommation. Le réseau des relations se développera à mesure qu'apparaîtront les gares terminales (spécialement équipées pour le trafic des transcontainers).

Au nombre d'une cinquantaine, à l'heure actuelle, elles passeront selon toute vraisemblance à plus de cent vingt vers la fin de l'année.

## LES FREIGHTLINERS

M. BOUVRY:

Après avoir atteint un développement suffisant certains trafics peuvent justifier la mise

en service de trains directs spéciaux composés de rames indivisibles, circulant en navette. Les chemins de fer britanniques ont adopté pour ce genre de trains, qu'ils dénomment Freightliners, le système de rames indivisibles de cinq wagons spéciaux reliés entre eux par un couplage fixe et ne portant les appareils de choc et d'attelage classiques qu'aux deux extrémités de la rame.

Il ne faut pas nécessairement importer le procédé tel quel sur le continent. On en retiendra surtout le principe; ses applications peuvent varier selon les circonstances et l'importance des besoins.

## UN MATERIEL SPECIALISE

M. BOUVRY:

Pour des raisons d'efficacité, INTERCONTAINER vise à constituer rapidement un parc de wagons spécialisés porte-containers.

— ceux-ci sont pourvus de fixations qui permettent le calage instantané et sûr des divers transcontainers, ce qui accélère les opérations et contribue aussi à la sécurité du transport;

— ils sont constitués des seuls éléments indispensables à leurs fonctions et peuvent donc se présenter sous une forme simplifiée. Leur tare en est réduite d'autant au profit d'un accroissement de la charge utile;

— en outre, de construction actuelle, ils bénéficient des derniers perfectionnements de la technique, notamment quant à leur dispositif de freinage et à leurs organes de roulement. Ils peuvent en conséquence être incorporés dans les trains de grande vitesse. Par contre, l'exploitation d'un parc de transcontainers ne constitue pas un objectif à court terme pour INTERCONTAINER, compte tenu de la quantité de containers de compagnies maritimes en circulation, des programmes de construction prévus par certaines administrations ferroviaires ou leurs filiales et des possibilités de location. Sur la base de l'évolution du trafic continental il sera décidé ultérieurement de l'opportunité d'acquiescer un parc de transcontainers et d'en fixer les caractéristiques et l'importance.

En revanche, pour ce qui a trait au transcontainer frigorifique la société INTERFRIGO<sup>1</sup> vient de lancer un programme d'acquisition de 81 unités de 40 pieds, dont les premières sont livrables au printemps 1969 et de 108 unités de 20 pieds. Il faut noter que le transport de transcontainers sous régime de température dirigée, est de la compétence

exclusive d'INTERFRIGO. Cette dernière utilisera les services d'INTERCONTAINER en matière d'acheminement, de manutention et de transports terminaux.

## CONCLUSIONS

M. FLECHON:

Intercontainer fait œuvre de novateur dans le trafic ferroviaire international. En effet pour la première fois dans leur histoire, les chemins de fer européens, sur une base géographique très large, puisqu'elle inclut des pays de l'Europe de l'est aussi bien que de l'ouest, ont décidé de déléguer à une société commune de très larges responsabilités commerciales.

Cet exemple, qui démontre le facteur d'intégration que représente le transcontainer, fait aussi entrevoir le rôle que peut jouer le chemin de fer dans un système de transport moderne et la mission d'avant-garde qu'il remplit en adaptant progressivement ses structures aux progrès de la technique.

Pour pouvoir jouer ce rôle le mieux possible, Intercontainer doit connaître tous les éléments qui conditionnent la réussite des services qu'elle offre maintenant et pourrait offrir dans l'avenir.

C'est pourquoi la société Mc Kinsey and Co, firme de « Management consultant » de réputation mondiale, vient d'être chargée par Intercontainer d'élaborer pour son compte une étude de marché et une étude économique approfondies.

La société Mc Kinsey and Co, quant à elle, dispose déjà d'une large expérience dans le domaine de l'économie des transports par transcontainers. On peut à cet égard, rappeler l'intérêt soulevé par son rapport pour le British Transport Docks Board publié en juin 1967 et mentionner l'étude effectuée en 1968 pour les British Railways en vue de l'établissement d'un service par transcontainers entre la Grande-Bretagne et l'Irlande. Par leur décision de faire entreprendre cette étude, couvrant 15 pays européens et leurs échanges avec le reste du monde, Intercontainer et, à travers Intercontainer, les chemins de fer européens qui en sont membres manifestent leur détermination de prendre la place qui leur revient dans le marché des transports internationaux sur la base d'une organisation rationnelle et économique.

<sup>1</sup> Interfrigo: filiale bien connue des chemins de fer, spécialisée dans les transports internationaux sous régime du froid.