



Opérations de nuit au terminal de Zeebrugge, tête de pont d'un trafic important de trans-containers entre la Grande-Bretagne et le continent. Voyez à ce sujet notre article sur les transports de transcontainers entre Zeebrugge et les usines Ford à Genk (p. 10).

SOMMAIRE

Page

- 2 Intercontainer entend multiplier les trains-blocs
- 6 Réseaux de transport transcontainers et rail/route
- 7 Intercontainer en Grèce
- 7 Commerce CEE/Espagne et CEE/Israël
- 7 Courtrai reçoit les transcontainers
- 8 Le terminal OCT de Zeebrugge
- 9 Location de transcontainers
- 10 Trafic de transcontainers « Ford » entre Zeebrugge et Genk
- 14 Amélioration des horaires internationaux
- 15 Progrès spectaculaire des trains autocouchettes
- 16 Tous les jours, du soleil sur votre table grâce aux trains T.E.E.M.
- 16 Le Tyrol et les Dolomites en une nuit par voitures directes
- 17 Réservation électronique des places pour les trains internationaux
- 18 Voyages Railtour et FTS pour l'été 1971
- 19 Rail-Furop-Junior valable aussi en Allemagne et en Yougoslavie
- 20 La Côte d'Azur en wagon-lits

Rédaction: rue de France, 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2670

Photos: F. Putman - Bruxelles.
Conception: P. Funken - Bruxelles.
Imprimerie: s.a. Omega - Anvers.

La présente publication est faite sans pré-judice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.



La Société nationale des Chemins de fer belges et en particulier la Direction commerciale ont le pénible devoir de vous annoncer le décès de M. Camille TAES, survenu inopinément à la suite d'un accident de voiture.

Depuis plusieurs années M. TAES était chargé, en qualité de secrétaire de direction, d'étudier les problèmes commerciaux relatifs au transport des pétroles et des produits chimiques.

En raison même de sa valeur exceptionnelle il venait d'être promu directeur de la s.a. Interferry. Le temps ne lui a pas été donné de prendre en charge ses nouvelles fonctions.

Tous ceux qui l'ont connu — et ils sont nombreux — gardent de M. TAES le souvenir d'un homme optimiste, dynamique et consciencieux. Il se livrait corps et âme à la réalisation de ses multiples initiatives, avec ténacité et avec la foi qui déplace les montagnes. Il avait, par excellence, le souci d'améliorer toujours les relations humaines. Le nombre des amis qu'il comptait en sont le témoignage.

Son sens de l'efficacité et son besoin de communication en avaient fait un collaborateur assidu de notre revue. Par la mort de M. TAES, la Direction commerciale perd l'un de ses plus précieux éléments.



Dans un article publié par la revue britannique Railway Gazette, M. JACOBS, directeur d'Intercontainer, a commenté les résultats d'une étude qui a fait ressortir le besoin de deux niveaux de services dans le marché européen des transcontainers.

Au niveau supérieur cette étude situe le besoin de trains-blocs circulant à des vitesses élevées entre les principaux centres de trafics.¹ Une première réalisation — un train-bloc « Intercontainer » entre Paris et Cologne — est entrée en service le 1er octobre.

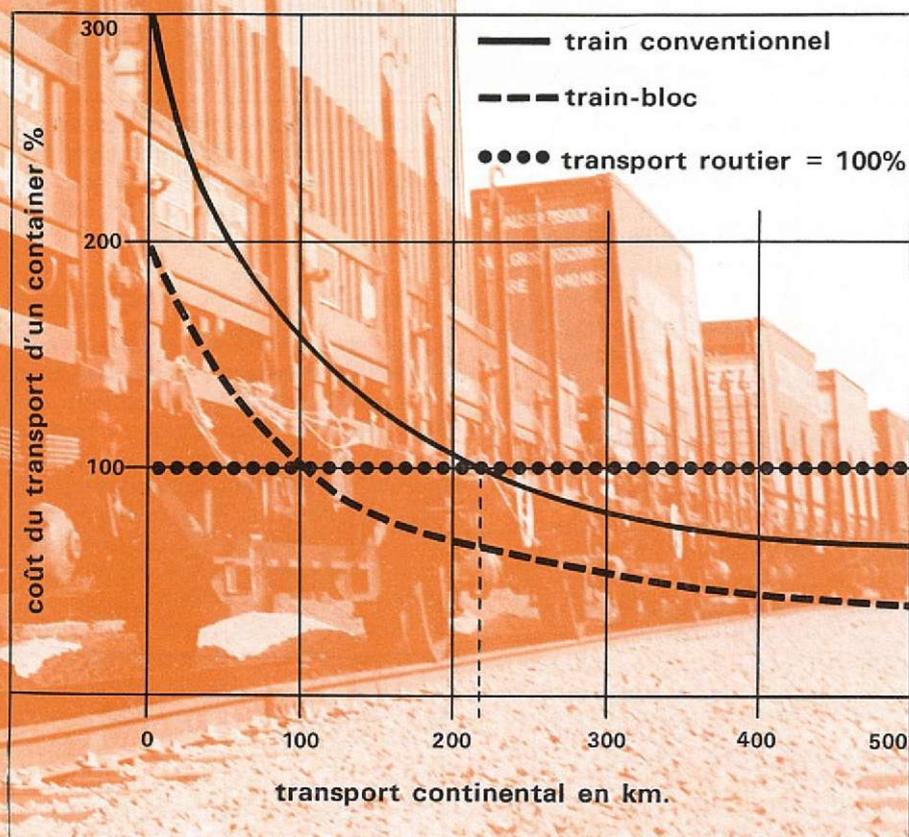
Le texte a été écrit pour le lecteur britannique, dans une revue qui ne s'adresse pas au grand public. C'est la raison pour laquelle nous avons cru nécessaire de le résumer quelque peu et d'y apporter, en renvoi, quelques précisions.

¹ Au deuxième niveau se classent tous les autres acheminements ferroviaires de transcontainers, comme par exemple les acheminements par trains T.E.E.M. (Trans Europ Express Marchandises).

Intercontainer entend multiplier les trains-blocs



tableau 1



Jusqu'à la fin du mois de septembre dernier, à l'exception de deux trains-blocs dans la relation Benelux-Milan, le trafic ferroviaire international de transcontainers en Europe était effectué par trains T.E.E.M. ou par d'autres trains de marchandises.

Cette situation s'oppose à celle régnant en Grande-Bretagne, où presque tous les transcontainers sont acheminés par trains-blocs². Mais il ne faut pas oublier que le matériel roulant et les gares de triage du continent ont été presque complètement détruits durant la seconde guerre mondiale. Leur reconstruction à partir de 1945 a eu pour effet de donner aux chemins de fer continentaux un parc de wagons et des gares de triages modernes.

En Grande-Bretagne, les remplacements ont été effectués d'une manière fractionnée et ont perpétué les anciens modèles, de sorte que le coût élevé des investissements exigés par la modernisation des méthodes d'exploita-

² Ne requérant aucun triage en cours d'acheminement.

tion favorisait le développement du système des « freightliners »³. L'usage intensif des wagons freightliners en navette a réduit considérablement le nombre de wagons nécessaires et diminué les besoins de triage.

Il a été reconnu que le développement d'un réseau de trains express en Europe, de terminal à terminal, était nécessaire pour l'acheminement des transcontainers.

Base de planification.

Un travail important de planification a été entrepris, basé largement sur l'expérience d'Intercontainer et sur une étude à laquelle cette dernière a fait procéder par une firme spécialisée. Eu égard à la grande variété des méthodes d'exploitation et des politiques commerciales des divers chemins de fer membres, il était inévitable qu'il y ait de grandes différences d'opinions à propos de la manière de développer l'entreprise. Ceci est une des raisons pour lesquelles Intercontainer chargea en 1969 la firme Mac Kinsey & Cie

³ Trains-blocs à grande vitesse, pour le transport de transcontainers en navettes régulières par rames indivisibles, avec fourniture d'appoint de containers, de transports routiers terminaux et d'autres services.

de préparer un rapport sur les perspectives d'avenir des transports par transcontainers en Europe. Cette firme a fourni des recommandations détaillées qui forment la base de la stratégie journalière d'Intercontainer. Les études Mac Kinsey commencèrent en janvier 1969 et durèrent jusqu'en avril 1970. L'analyse Mac Kinsey fait une distinction entre les deux différents marchés du trafic des transcontainers : le trafic intercontinental et le trafic européen.

Trafic intercontinental.

Est considéré comme trafic intercontinental celui qui comporte des voyages outre-mer. La part des lignes de navigation y est essentielle. Le voyage maritime représente naturellement la part la plus importante du coût, tant dans le prix du transport (coût direct) que dans la durée d'acheminement (coût indirect).

La position compétitive de chaque mode de transport pour le voyage terrestre est représentée aux tableaux 1 et 2.

Le tableau 1 donne une comparaison théorique des coûts du mouvement des transcontainers par rail et par route. Le coût du transport par rail y est indiqué en fonction du coût du transport routier. La distance d'équi-

libre entre les deux modes de desserte se situe à environ 100 km.

Le tableau 2 montre que l'excédent de durée provenant du transport par rail est minime en comparaison avec la durée totale de transport.

La capacité croissante des bateaux porte-containers est un autre argument en faveur de l'expansion du rôle du chemin de fer dans ce type de trafic. L'accroissement du nombre de containers arrivant simultanément dans un port à un moment donné cause une concentration à laquelle le chemin de fer est mieux apte à faire face.

La notion de trafic « intercontinental » inclut le trafic entre la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Norvège, la Suède, le Danemark, les îles méditerranéennes d'une part, le continent de l'autre.

Le trafic européen.

L'initiative du transport des transcontainers à l'échelle européenne se trouve entre les mains des chemins de fer, des firmes expéditrices ou des exploitants de transcontainers.

A côté du prix, d'autres éléments sont déterminants dans le choix par l'utilisateur du mode de transport terrestre : la durée du voyage, le degré de sécurité et les facilités de dédouanement. Il a été

TABLEAU 2

Une différence de quelques heures est de peu d'importance en trafic container intercontinental. Les 13 heures supplémentaires de la durée du transport par fer en Europe ne représentent qu'une majoration de 6 % de la durée totale du transport.

opération	lieu	durée du transport (en heures)	
		Transport en Europe par route	par rail
Chargement du container	Springfield, Illinois, U.S.A.	—	—
Transport par route	de Springfield à St.-Louis	2	—
Transbordement sur wagon	St.-Louis	3	—
Transport par fer	de St.-Louis à Port Elisabeth (New York)	35	—
Transbordement sur bateau	Port Elisabeth	10	—
Transport par bateau	de Port Elisabeth à Anvers	140	—
Transbordement sur véhicule routier	Anvers	2	—
Transport par la route	d'Anvers à Bâle	13	—
Transbordement sur wagon	Anvers	—	4
Transport par fer	d'Anvers à Bâle	—	24
Déchargement du container	Bâle	—	—
Total		205	218

démontré, autant par les services britanniques de freightliners à l'échelle nationale que par les études Mac Kinsey sur un plan international, que des trains-blocs de transcontainers circulant d'un terminal à l'autre sans triage intermédiaire peuvent déjà être compétitifs avec le transport routier sur des distances relativement courtes.

Les chemins de fer européens ont par conséquent toutes raisons de mettre en service un réseau de trains de l'espèce.

Définition du réseau.

Pour déterminer les relations où la desserte par trains-blocs se justifie, il est tenu compte du trafic potentiel dans chaque sens.

Il est aussi nécessaire d'établir un ordre de priorité entre les diverses relations sélectionnées.

L'étude de marché exécutée par Mac Kinsey comprenait une analyse statistique et une enquête sur le terrain. Un nombre considérable de données statistiques a été recueilli au sujet des courants de trafic entre les pays membres d'Intercontainer ainsi qu'entre ces pays et les contrées extra-européennes. Les courants de trafic furent ensuite groupés en zones. Les chiffres furent pondérés par des estimations du pourcentage de « containerisation » possible pour les divers produits; il fut aussi tenu compte d'une marge d'attraction sur le trafic d'un système de trains-blocs internationaux.

Toutes ces informations furent traitées par ordinateur; il en résulta un réseau d'environ 25 relations viables.

Cette analyse statistique fut recoupée par des enquêtes effectuées auprès de nombreuses firmes, par des visites ou des contacts téléphoniques.

Résultats de l'étude de marché.

Ces derniers résultats furent extrapolés en tenant compte de l'ensemble des firmes, de manière à fournir une indication relative au trafic potentiel en 1970 sur chacune des relations considérées. La comparaison des résultats obtenus par les deux méthodes, fondamentalement différentes, présente un très haut degré de cohérence. Le réseau potentiel ainsi déterminé pour le transport international de transcontainers par trains-blocs est représenté à la carte.

Afin de parfaire l'enquête, les questions suivantes ont été posées:

1. Pour quelles raisons le présent mode de transport a-t-il été choisi par le client?

2. Quelles sont les caractéristiques du service offert par Intercontainer qui présentent de l'attrait sur le client potentiel?

3. Quelles sont les caractéristiques à améliorer pour que les services Intercontainer deviennent attrayants aux clients potentiels qui n'en font pas encore usage?

Les réponses à ces questions donnèrent de nombreuses et utiles indications susceptibles d'assurer le succès de l'entreprise.

Intercontainer dispose maintenant de toutes les informations nécessaires concernant son marché potentiel et peut définir une politique commerciale rationnelle.

Le TEC Paris-Cologne.

La première réalisation concrète consécutive à l'étude de marché fut l'introduction d'un service de trains-blocs TEC (Trans Europ Containers) le 1er octobre dernier entre Paris et Cologne. Ce service fonctionne 5 jours par semaine dans chaque direction et l'expérience qu'en recueillera Intercontainer servira de guide au développement du réseau entier.

Des prix calculés de porte à porte ont été cotés avec des différences selon le sens du trafic, le trafic potentiel étant moindre dans le sens Paris-Ruhr. Les prix sont basés sur le coût du service et tiennent compte de la concurrence routière. Ils sont indépendants du chargement du container. D'autres prix sont prévus comprenant la collecte ou la remise à domicile à partir d'une des gares terminales.

En outre, et ceci est une nouveauté chez Intercontainer, les transcontainers sont fournis aux clients qui en font la demande.

Le train ne fait pas halte aux frontières et le dédouanement a lieu au terminal. Les containers remis au terminal avant 17 heures sont à la porte du destinataire le lendemain matin.

Pareille desserte est définie comme appartenant à la catégorie A et est à distinguer des services Intercontainer actuels, dits de catégorie B.

Eu égard à la dispersion d'une grande part du trafic des transcontainers transportés actuellement par rail, il est inévitable que les trains T.E.E.M. et les autres trains de marchandises internationaux continuent à transporter des transcontainers pendant plusieurs années encore.

Intercontainer poursuit comme premier objectif de développer rapidement ce réseau de catégorie A. Intercontainer attend avec confiance la

réaction de ses clients et espère en particulier développer la collaboration existant avec les expéditeurs.

Pour conclure, ajoutons que des études sont en cours pour l'instauration d'une deuxième relation de catégorie A.

Il s'agit de créer une navette quotidienne entre Rotterdam et Anvers d'une part et Paris, Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux d'autre part. Ce service entrera en vigueur le 15 février. Partant tard d'Anvers, un transcontainer sera mis à disposition le surlendemain matin à Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux. Il en ira de même dans l'autre sens.

Un train A Benelux-Italie est aussi en projet. Nous espérons le faire rouler encore au cours de 1971.

