

INTERFERRY

M. Schuermans, nous croyons savoir que la société Interferry entreprend une mutation importante. Y a-t-il un lien entre votre nomination et ces changements ?

Non ! Il ne faut pas exagérer. Vous savez le sort malheureux qui est échu à la direction d'Interferry depuis deux ans. Après le décès de M. Schoeters, son administrateur délégué, elle vient de perdre M. Taes, son nouveau directeur.

Il est cependant certain que des changements sont engagés. Je n'ai pas créé ce climat. J'arrive au moment où s'amorce une évolution, qu'avec l'aide de mes collaborateurs je favoriserai de mon mieux.

Pouvez-vous nous parler de cette évolution ?

D'abord, depuis le 1er janvier dernier Interferry est devenu le seul représentant en Belgique à la fois d'Intercontainer (société coopérative ferroviaire internationale pour le transport des transcontainers) et d'Interfrigo (société coopérative ferroviaire internationale de transports frigorifiques). Cette mesure apporte au client des facilités pratiques, puisque le même interlocuteur peut maintenant lui « vendre » aussi bien des transports de transcontainers que des transports sous le régime du froid.

Conjointement, Interferry renonce au transport routier pour s'attacher à l'amélioration de ses activités ferroviaires.

D'autres réformes sont encore envisagées. Elles n'ont cependant pas encore acquis suffisamment de consistance pour en faire état ici. Nous aurons prochainement l'occasion d'en parler.

Pouvez-vous nous dire un mot au sujet du trafic des transcontainers, qui relève de votre spécialité ?

L'extraordinaire succès des transcontainers appelle une réorganisation de la société Interferry de manière à améliorer le service qu'elle entend rendre à la clientèle. C'est dans cette optique que sont entreprises les réformes dont le viens de vous parler.



M. Joseph Schuermans est nommé directeur d'Interferry depuis le 1^{er} mars 1971. Auparavant, il avait été successivement inspecteur des chemins de fer belges dans la région de Hasselt et chef de gare de 1^{ère} classe à Muizen. M. Schuermans accède à cette fonction au moment où la société Interferry est promise à un nouvel essor.

Nous avons donc tenu à rendre visite à M. Schuermans pour le saluer et lui demander de nous éclairer sur les perspectives d'avenir de la société dont il assume maintenant la direction. C'est un homme aimable, détendu et fort perspicace qui a répondu à nos questions.

Il faut trouver des méthodes d'exploitation qui répondent à l'augmentation du trafic. Pour réaliser cet objectif, une série de mesures seront prises.

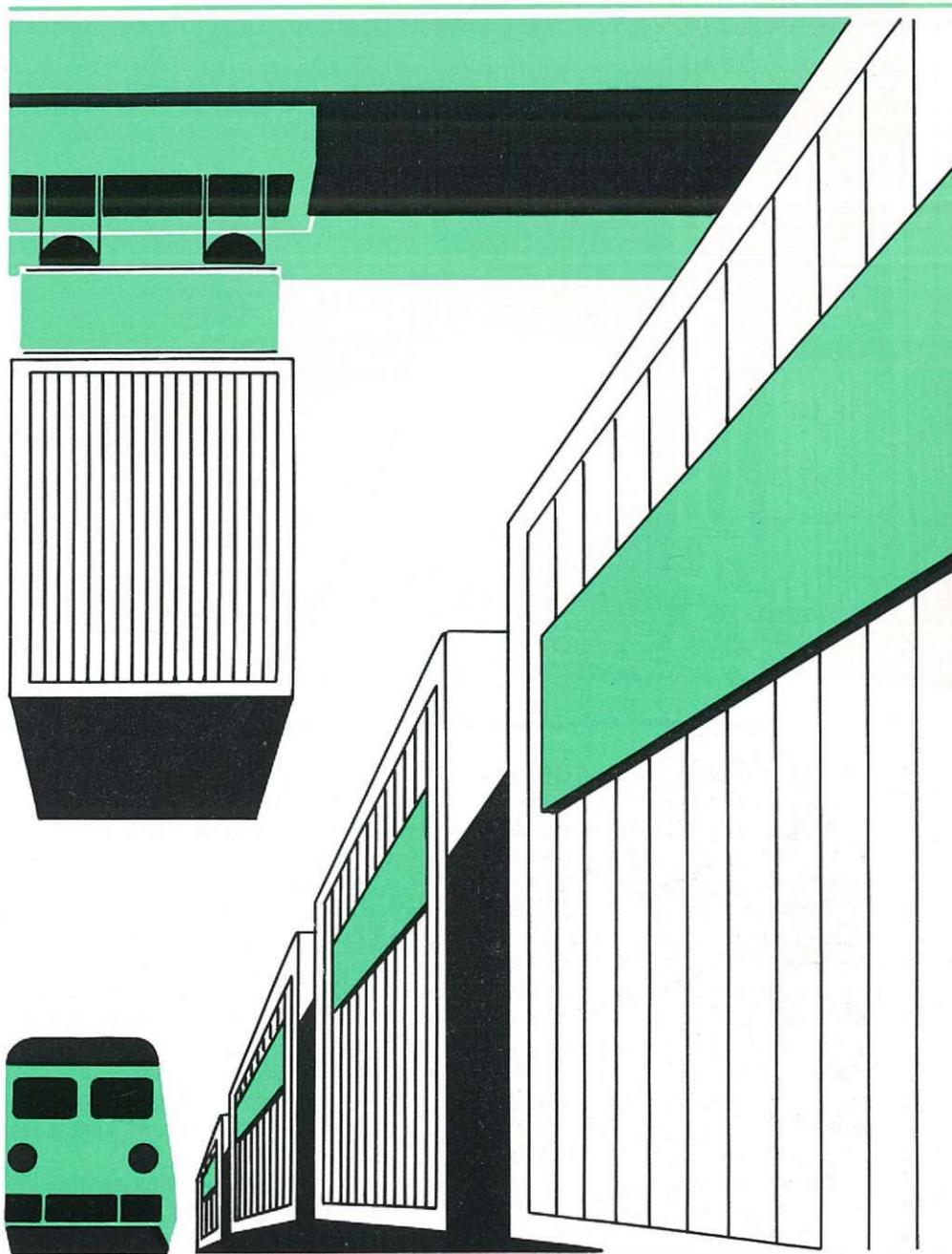
Intercontainer, qui étudie le problème à l'échelon international, tend à créer un réseau complet de trains-blocs internationaux de transcontainers, les Trans-Europ-Containers-Express.

Ceux-ci doivent être rapides, capables de réduire dans de fortes proportions la durée des parcours pour la plus grande satisfaction des clients.

Ainsi sont nées le 1er octobre la relation Paris - Cologne et le 15 février la relation Rotterdam - Anvers - Paris-la-Chapelle - Bordeaux, Toulouse, Lyon et Marseille.

Les Trans-Europ-Containers-Express circulent régulièrement à la vitesse de 100 km/heure, directement depuis la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, sans transiter dans aucune gare de formation. C'est pourquoi l'on peut les comparer aux TEE, ces trains de voyageurs bien connus.

Il faut ajouter que ces trains sont constitués chacun d'une rame indivisible de wagons porte-transcontainers. Ainsi composés, les Trans-Europ-Containers-Express offrent la garantie d'un nombre déterminé de places. Cette organisation va de pair avec un système de réservation des places, comme pour le service des voyageurs.



Cette réservation n'est-elle pas une mesure négative ?

On ne peut quand même pas prétendre que mettre de l'ordre dans les affaires, c'est adopter une attitude négative.

Le système de réservation appliqué aux Trans-Europ-Containers-Express met fin à une situation dans laquelle le client qui remettait un transcontainer au transport en période de haut trafic ne pouvait en prévoir la date exacte d'arrivée chez le destinataire.

Avec cette formule, le client est informé préalablement des possibilités de transport pour les jours à venir ; il acquiert la garantie de l'acheminement de son transcontainer à la date convenue ; il peut donc organiser le travail dans son entreprise et aviser le destinataire de la date d'arrivée du transcontainer.

A propos d'INTERFERRY - Notez les renseignements suivants :

NUMERO DE T.V.A. pour tous les services 403.474.666

A BRUXELLES

Adresse : Rue de Louvain 21 - 1000 Bruxelles
Téléphone : 02/11.84.00
C.C.P. 175.69

A ANVERS

Adresse : Noorderplaats 2 - 2000 Anvers
Téléphone : direction : 03/32.36.58
service commercial 03/31.39.16
service financier et comptable 03/31.50.56
service Interfrigo 03/31.50.55
Télex 32529
Container Terminal S.N.C.B.
Téléphone : 03/41.65.08 - 03/41.75.60
Télex : 33613

A ZEEBRUGGE

Adresse : Terminal, Société Belgo Anglaise des Ferry Boats
Téléphone : 050/552.11 ext. 908



un trans europ container express

Le 15 février dernier INTERCONTAINER, Société filiale commune de 20 réseaux de chemins de fer européens pour le transport international par trains-containers, a inauguré un Trans-Europ-Container-Express (TECE) BENELUX - FRANCE et vice versa.

Ce nouveau service direct international de containers, qui s'ajoute au TECE Paris-Cologne, est assuré 6 jours par semaine, dans les deux sens, par train-bloc spécialisé et est complété par une desserte terminale routière organisée par les soins d'Intercontainer, le client restant libre d'assurer lui-même cette desserte, s'il le souhaite.

Les gares terminales suivantes bénéficient de ce service :

- en France* : Paris-la-Chapelle,
Bordeaux-Bastide,
Toulouse-Matabiau,
Marseille-Canet,
Lyon-Vénissieux.
- en Belgique* : Anvers - Container Terminal.
- aux Pays-Bas* : Rotterdam - Europe Container Terminus (ECT).

Il offre, avec une régularité parfaite, un transport particulièrement rapide :

- pour la relation Paris - Anvers ou Paris - Rotterdam et vice versa, les containers remis au terminal de départ avant 18.00 h (avant 17.00 h à Rotterdam) sont livrés le lendemain dans la matinée à domicile (ou à quai dans les ports). Le samedi, les containers sont acceptés au transport avant midi et livrés dans la matinée du lundi.
- la durée du parcours est prolongée

de 24 heures pour les containers en provenance ou à destination des gares terminales au-delà de Paris, mentionnées ci-dessus.

Le premier service TECE relie depuis le mois d'octobre 1970 Paris et Cologne. D'autres services sont en cours de préparation. Selon les prévisions actuelles, environ 25 services de ce type pourront être progressivement mis en place. Leurs caractéristiques communes sont les suivantes :

1. Transport rapide, régulier et sûr, assuré par train-bloc spécialisé pour containers ;
2. Circulation entre gares terminales bien équipées, avec possibilité de desserte terminale effectuée par Intercontainer ;
3. dédouanement au « terminal » pour éviter les arrêts aux frontières ;
4. prix très étudiés.

En dehors des services TECE, Intercontainer assure un trafic très important, qui a augmenté de manière régulière depuis mai 1968, date du début de ses opérations, comme l'indique le tableau ci-dessous pour les containers en charge :

en novembre 1968	53.000 pieds (= 2.650 unités de 20')
en novembre 1969	168.000 pieds (= 8.400 unités de 20')
en novembre 1970	275.000 pieds (= 13.750 unités de 20')

Pour faire face à ce trafic en accroissement rapide, Intercontainer a commandé et recevra cette année une série de 555 wagons porte-containers à bogies, d'une longueur utile de 60'. Les premiers de ces wagons seront livrés en mai 1971.

entre Anvers et la France