

INTERCONTAINER: 500.000 containers par le train



Début des années 60: le container révolutionne les transports maritimes. Les armements se recyclent. La boîte connaît une expansion en tornade. C'est un mouvement irréversible, qui conditionnera profondément l'équipement des ports et l'organisation des trafics.

Ce que les navires transportent, il faut bien le leur amener, et l'emporter après déchargement. Sur la ligne de départ, deux possibilités: le rail et la route. La route si souple pour la distribution de détail, le rail si avantageux sur les longues distances. Dans ce domaine spécifique, ils deviendront rapidement partenaires: le morceau est trop copieux pour être mangé par un seul des deux.

Le rail, en tout état de cause, doit acquérir une partie de ce marché nouveau: il y va de son avenir. Car le container s'imposera rapidement, pour le transport de produits manufacturés. Il remplacera vite le chargement colis par colis, qui présente trop d'aléas et qui ralentit la chaîne de transport.

Groupement international

La partie n'est pas facile à jouer. Ce marché nouveau, comment le sonder, le cerner, l'orienter? Comment maîtriser une révolution, d'autant que celle-ci se situe au plan international?

Onze réseaux ferroviaires, associés à Interfrigo, fondent donc en décembre 1967 une société qu'ils appellent Intercontainer. Il y a dix ans. Aujourd'hui, 23 réseaux sont membres de ce groupement: tous les pays européens à deux exceptions près. Leur but: attirer au fer la plus grande part possible de transports déjà containerisés, maintenir au rail des trafics menacés par d'autres modes de transport et ramener des trafics acquis par ceux-ci grâce à la technique du container.

Intercontainer se présente en fait comme l'agence commerciale commune des réseaux membres, l'interlocuteur unique de la clientèle ferroviaire pour ce qui concerne l'organisation du trafic en containers. C'est une société coopérative de droit belge, installée à Bâle, chargée du transport complet: partie ferroviaire et opérations aux extrémités.

Ses avantages sont appréciables. 1. Une tarification unique: le tarif 9145 est d'application dans tous les pays membres. D'où une grande facilité de détermination des coûts de transport.

2. Une organisation qui couvre toute l'Europe. Dans chaque pays, Intercontainer est représentée par le réseau ferroviaire ou par une filiale de celui-ci.

3. Un équipement et un matériel roulant performants. Des installations terminales — généralement propriété des réseaux — existent dans toutes les régions bien industrialisées (on en compte actuellement environ 400). Un matériel très spécialisé est mis à la disposition de la clientèle par Intercontainer: 1352 wagons plats de 60 pieds et 100 wagons de 80 pieds à trois bogies (articulés).

4. Uniformisation des procédures. Où que ce soit, les expéditeurs remplissent le même bulletin de transport. Un ordinateur gère le trafic et la comptabilité. Et les factures, dressées à Bâle, sont toutes exprimées en francs suisses.

5. Une offre diversifiée. Les containers sont remis au transport soit par trains spéciaux réguliers TECE (Trans Europ Container Express), soit sur les grandes relations internationales rapides TEEM (Trans Europ Express Marchandises), soit encore par des trains spécialisés mis en service par les réseaux et qui donnent une bonne desserte des zones industrialisées.

6. Les rapports commerciaux avec la clientèle sont bien structurés. Dans chaque pays, nous l'avons déjà dit, le représentant d'Intercontainer est le seul interlocuteur valable pour la clientèle. Celle-ci, par ailleurs, consciente des avantages qu'elle pourrait en tirer, s'est groupée en associations qui obtiennent bien entendu des conditions plus favorables et plus satisfaisantes encore, grâce au volume global de transport qu'elles sont en mesure d'assurer pour un minimum de frais et d'opérations administratives. C'est le cas de Railtrans en Belgique.

Transport intermodal

Le chemin de fer y trouve son compte. Il voit dans le transport intermodal un moyen de maintenir et d'étendre son champ d'activité. La route, nous l'avons dit, lui donne le pion dans la distribution de détail. Mais lui s'avère plus avantageux lors du transport sur longues distances. Que les expéditeurs confient le transport de bout en bout à Intercontainer, et ce «general operator», libre d'utiliser les solutions les plus diverses, pourvu qu'il choisisse la voie économique, peut opérer une combinaison des deux modes de transport. Il achète des services aux réseaux ferroviaires autant qu'à des sociétés de transports routiers, il organise le tout et, de la sorte, fournit à chaque transporteur la part de trafic qui lui revient en raison de ses caractéristiques propres.

Le container s'y prête bien. Tout comme le ferroutage: transport de semi-remorques routières par chemin de fer pour éviter le long déplacement d'un camion et garantir quand-même une totale mobilité à l'arrivée.

Avec son parc de 1500 wagons, Intercontainer ne peut satisfaire à toutes les demandes. Les réseaux interviennent aussi dans la fourniture de matériel. Les containers, quant à eux, sont la propriété des expéditeurs ou de sociétés qui les mettent en location.

500.000 TEU

Il est difficile — et aberrant — de donner des chiffres absolus de trafic. Il existe des containers de trois longueurs différentes: 20, 30 et 40 pieds. Aussi établit-on les statistiques sur base d'un «équivalent 20 pieds» (TEU). Sur cette base, un container de 40 pieds sera compté pour deux unités. Dans ce système de référence, Intercontainer peut faire état des performances suivantes:

1969	84.450 unités
1970	199.908
1971	257.034
1972	327.969
1973	435.865
1974	456.510
1975	414.753
1976	493.022
1977	(en 10 mois) 484.509

Nous n'avons pas tenu compte des statistiques de 1968: avec la mise en train, on ne connut cette année-là que huit mois d'activité. Il nous est difficile, par ailleurs, de prévoir, au moment où nous mettons sous presse, le nombre total de containers transportés en 1977: tous les mois ne se situant pas au même niveau, une règle de trois nous conduirait probablement à une extrapolation erronée.

Hormis l'année 1975, marquée par un recul, on enregistre une progression constante, qui va de 5 à 33 % par an, sans compter 1970, année d'explosion, avec un accroissement de 134 % par rapport à 1969.

D'excellentes perspectives existent encore. Pour les exploiter, Intercontainer entend étudier chaque marché, développer des relations nouvelles, intensifier celles qui existent déjà. En un mot, répondre aux besoins de transport exprimés et prévoir ceux qui pourraient se faire jour. Pour cela, une concertation étroite est indispensable avec

les utilisateurs qui sont en mesure — par leur satisfaction et l'intérêt qu'ils y trouveraient — d'encourager la containerisation des marchandises encore livrées au détail.

Mais en 1977, nous n'en sommes déjà plus aux premières relations établies à l'origine. Des trafics nouveaux — et réguliers — sont apparus, notamment entre l'Extrême-Orient et l'Europe, par la ligne du Transsibérien. En 1976, on enregistrait sur cette relation 5,8 % du trafic total traité par Intercontainer. Notons encore que le trafic avec les ports, c'est-à-dire en continuation (ou en prélude) du transport maritime, atteint 65,6 % du potentiel actuel. Et les responsables d'Intercontainer estiment qu'il y a encore beaucoup à faire sur ce terrain privilégié.

Chez nous

En Belgique, Intercontainer est représenté par Interferry, société filiale des chemins de fer belges, installée à Anvers, dans un terminal ferroviaire équipé de trois grues-portiques de grande capacité. Interferry possède une antenne à Zeebrugge, où deux aires terminales se partagent le trafic avec la Grande-Bretagne et le trafic transocéanique. Mais le champ d'action d'Interferry s'étend également à tout le pays, où l'on trouve encore trois terminaux: à Liège, Charleroi et Bruxelles.

Une statistique pour fixer les idées: en 1976, la Belgique a traité 15,4 % des 500.000 containers enregistrés par les 23 réseaux.