

Anvers - Moscou en conteneurs frigo Le double test Europe - CEI

C'est un train unique de 20 wagons qui part ce vendredi 3 septembre du terminal d'Interferry à Anvers. En charge: 40 conteneurs frigorifiques de 20 pieds groupés par 2. Et dans ces conteneurs, des marchandises que des expéditeurs belges destinent à Moscou, dont aux trois quarts des denrées périssables.

Ce train est unique parce que les 40 conteneurs (neufs) ne reviendront pas en Belgique: ils sont destinés à tourner en trafic intérieur russe pour la distribution à longue distance de denrées alimentaires. Et c'est la toute première fois que les chemins de fer russes utiliseront des conteneurs frigo pour leurs transports de produits périssables.

Ce train est l'outil d'un double test.

D'une part celui que Transurb mènera pendant trois mois sur le territoire russe. De l'autre celui que le groupe ferroviaire entend bien réussir pour prendre pied sur le marché des transports de produits périssables entre l'Europe et la CEI. Un trafic régulier en conteneurs frigo pourrait s'instaurer dès octobre/novembre 93 en collaboration avec la Deutsche Bundesbahn qui lancera un train spécialisé Berlin-Moscou. On n'exclut pas, par la suite - se basant sur les résultats acquis - la possibilité de commercialiser un train complet au départ du Benelux, à une cadence de 3 ou 4 départs par mois.

Au sein du groupe SNCB: un projet Transurb avec le concours de Depaire

Au terme d'un appel d'offre, Transurb a été en 1992 chargé par le programme Tacis de la Commission des Communautés Européennes d'un projet d'assistance aux chemins de fer de la CEI. L'objectif du projet était de réduire les pertes en produits périssables lors des transports à longue distance sur les corridors CE-CEI.

A la demande des chemins de fer russes, très intéressés par le projet, Transurb a décidé, en accord avec les responsables de Tacis d'aller au-delà de la phase *études et recommandations* en mettant sur rail un train pilote et de tester ce train

également sur les corridors intérieurs russes. Tacis participe au financement des expertises et de la formation nécessaires à la réalisation de ce test.

Le projet a donc pris une tournure concrète et une dimension à la mesure du territoire russe. Les études réalisées par Transurb ayant montré que le support de transport le mieux adapté au contexte est le conteneur frigo (ou à température dirigée), le projet a également un caractère innovateur, puisque cette technologie était jusqu'ici inexistante en Russie.

La société Edmond Depaire s'est associée à Transurb pour assumer une partie clef de l'opération: l'expédition des denrées périssables au départ d'Anvers jusqu'à Moscou. S'agissant d'une "première", c'est une nouvelle clientèle qui s'est présentée chez Depaire. Le résultat commercial est probant, puisqu'en moins de quinze jours, au moment le plus creux de l'année, le train a été rempli de manière satisfaisante.

Une première ferroviaire totale

Le train pilote de ce 3 septembre est le premier train de conteneurs à température dirigée qui va circuler sur les lignes ferroviaires russes. Les conteneurs seront soumis à des variations de température de l'ordre de 70° C, puisqu'il fera + 25° C au bord de la Mer Noire, et - 45° C en Sibérie orientale. Même au Canada, la technologie du conteneur à température dirigée n'a jamais été soumise à telle épreuve. Ce test permettra donc de pousser très loin l'étude du comportement thermique des conteneurs.

Pour réaliser le test, il a fallu adapter des wagons porte-conteneurs, reliés par câble à des wagons porte-générateurs qui assurent l'alimentation électrique lors des très longs trajets. Car l'autonomie des conteneurs alimentés par leurs générateurs individuels ne dépasse pas 60 heures.

Le défi n'est pas seulement technique. Il est avant tout organisationnel.

La préparation du test a requis la mise en place d'une organisation logistique "door-to-door", basée sur un transport combiné qui utilise le rail sur les longues distances.

En amont du transport, les aspects stockage, conditionnement, contrôle phytosanitaire et prérefroidissement ont été étudiés avec minutie.

A Krasnodar, des emballages ont été conçus et fabriqués spécialement pour le transport des pommes, poires et raisins à destination de la Sibérie.

Les mêmes spécialistes qui ont réalisé les chambres froides de St-Katelijke-Waver et St-Trond ainsi que les emballages des producteurs et maraîchers belges ont assisté Transurb dans la préparation de cette phase du projet.



En aval, toute la distribution a été organisée jusqu'aux destinataires. A Moscou, où la sécurité est un véritable problème, un service spécial d'accompagnement des conteneurs a été organisé. Les chargeurs belges ont d'ailleurs pu bénéficier d'une assurance tous-risques pour leurs marchandises.

Ce test est également une première commerciale.

Tout d'abord, c'est la première fois qu'un train de cette nature quitte la Belgique pour la Russie. Le taux de réponse des chargeurs témoigne de l'existence d'un marché dynamique, intéressé par un produit ferroviaire compétitif par rapport à la route, tant du point de vue prix que du point de vue délai.

Ce sera également la première fois que la population de Iakoutsk recevra des fruits et légumes frais autrement que par cargo aérien, à un coût de transport dix fois inférieur.

Les moyens logistiques appropriés

Le test met en oeuvre 40 conteneurs ISO neufs de 20 pieds ainsi répartis:

- * 10 unités ISO autonomes (dotées d'un groupe diesel incorporé), de fabrication Waggonbau Dessau/Hagenuk (Allemagne);
- * 30 unités ISO dont 20 dotées d'un groupe diesel autonome ("clip on"), de fabrication Graaf/Seacold (Allemagne/Grande-Bretagne)

Entre Anvers et Brest, les conteneurs circulent en train bloc, non alimentés électriquement.

A partir de Brest, ils sont placés par deux unités, portes face à face, sur des wagons porte-conteneurs de 60 pieds équipés - spécialement pour le test - d'un câblage d'alimentation électrique. Deux wagons producteurs d'énergie (groupe diesel de 2 x 75 kW) alimentent les systèmes réfrigérants des conteneurs.

Le train présente la configuration suivante: 5 wagons porte-conteneurs chargés de 10 conteneurs placés de part et d'autre d'un wagon producteur d'énergie, puis un lot identique, soit au total 22 wagons représentant une charge brute de 830 t et une longueur de 429 m.

Aux points de rupture de charge, les conteneurs sont transbordés par des portiques de 30 t sur des plates-formes routières. En parcours routiers, les groupes diesel des conteneurs assurent le contrôle de la température.

Le personnel russe d'accompagnement du train a été formé préalablement pendant 5 jours par les constructeurs des conteneurs et le personnel de Transurb chargé de la supervision générale du test.

L'accompagnement des conteneurs est assuré également par un technicien des constructeurs et par des experts de Transurb tout au long du trajet.
Le transport Anvers - Brest est effectué par ICF - Intercontainer/Interfrigo, société coopérative spécialisée commune aux réseaux ferroviaires européens.

22.800 kilomètres de rotation

Le parcours ferroviaire complet des conteneurs est estimé, pour une seule rotation, à 20.720 km répartis de la manière suivante:

Anvers - Brest:	1.570 km
Brest - Moscou:	1.100 km
Moscou - Krasnodar:	1.350 km
Krasnodar - Berkakit:	8.350 km
Berkakit - Krasnodar:	8.350 km

Outre le transbordement rail/rail à Brest, dû à la différence d'écartement des voies, on compte trois points de rupture de charge entre transports ferroviaire et routier:

à Moscou:

déchargement des conteneurs; distribution aux destinataires dans un rayon de 80 km autour du terminal de Kountsevo 2, puis rechargement.

à Krasnodar:

à destination de Iakoutsk: prise en charge des denrées périssables (60 % de produits frais et 40 % de produits congelés) dans les entrepôts frigorifiques des producteurs situés dans un rayon de 140 km autour du terminal.

à Berkakit:

acheminement d'une partie des conteneurs (30 unités) à Iakoutsk (810 km) pour livraison.

Le parcours routier total est estimé à 2.060 km pour une seule rotation des conteneurs.

Ont contribué à l'opération

* **Le programme TACIS de la Commission des Communautés Européennes**, dont l'objectif est d'aider les pays de la CEI à opérer une transition vers l'économie de marché.

TACIS a:

- * identifié et financé le projet *Transport longue distance de denrées périssables*;
- * financé les expertises et la formation nécessaires à l'opération *train pilote*.

* **Le groupe SNCB, autour de B-CARGO**,

dans un soutien important à Transurb et Depaire pour que le train puisse partir de Belgique.

* **ICF - Intercontainer-Interfrigo - avec le département Transport de la SNCB**, qui a organisé le transport sur le trajet Anvers - Brest et négocié les sillons et horaires précis avec les réseaux ferroviaires concernés. Le train est parti du terminal anversois géré par Interferry, le représentant d'ICF en Belgique.

L'expérience d'ICF en matière de transports frigorifiques a été particulièrement précieuse pour la réalisation de ce train.

* **Le Boerenbond**,

représenté dans le cadre de ce projet par le bureau d'études Stabo et les criées de St-Katelijne-Waver et St-Trond.

Stabo a participé à une mission à Krasnodar afin de mettre au point les aspects conditionnement, stockage et prérefroidissement des fruits et légumes.

Les criées ont accueilli une délégation russe et biélorusse à laquelle a été expliqué le fonctionnement des bourses de fruits et légumes. Elles ont également pris une participation dans le train pilote.

* **Seaco (UK), Graaf (GR) et Waggonbau Dessau (GR)**,

sociétés de construction et de location de conteneurs qui ont pris en charge la formation du personnel russe pour l'entretien technique et assurent le suivi technique tout au long du trajet, jusque Iakoutsk.

* **L'Office Belge du Commerce Extérieur - OBCE -**

qui a édité un flash d'information spécial pour avertir les expéditeurs du départ d'un train de conteneurs frigo à destination de Moscou.