

Un goût de trop peu

Eurailcargo

Scaldo, Cargo Bayern, Interdelta et Norlink se portent bien. Telle-
ment bien qu'à partir de mai 1993, deux nouveaux services seront
proposés à la clientèle.



Il y a un peu plus de deux ans, B-Cargo inaugurerait Norlink, un axe de liaison directe avec la Scandinavie qui porte le label de qualité Eurailcargo. Cinq fois par semaine, un train d'un tonnage brut maximal de 1.300 tonnes quitte Montzen pour Helsingborg en Suède. En queue de train, il y a également une série de wagons destinés au nord de l'Allemagne. Ils sont détachés en gare de Marschen, triés et livrés au client le lendemain matin. Ce train "marche" bien. Helga Colpaert, respon-

sable du marketing de cette liaison, le prouve: "actuellement, le taux d'occupation moyen tourne autour des 85 %". Les chemins de fer belges ont d'ailleurs demandé à leurs partenaires allemands de porter le tonnage maximum à 1.500 ou 1.600 tonnes. Et selon Helga Colpaert, "le service vente s'est aussi aperçu qu'il existait, dans l'autre sens, une demande pour un transport de marchandises par train de haute qualité".

Vers le froid du Nord

C'est la raison pour laquelle on prépare depuis peu une liaison Nord-Sud. Des responsables des diverses entreprises de chemin de fer se sont réunis pour mettre sur pied une liaison Eurailcargo de la Scandinavie vers la Belgique. Ils ont examiné une série de questions comme la fréquence la plus appropriée et la plus réaliste, le tonnage que l'on pourrait espérer... Faut-il prévoir deux locomotives pour ce convoi, quels changements devraient intervenir en cours de route... En bref, toutes les conditions qu'il faut réunir pour obtenir le label Eurailcargo: ponctualité (livraison garantie à un moment bien précis), régularité (départ tous les jours ouvrables), et rapidité (sans arrêt aux frontières). La proposition de la cellule de transport qui s'occupe spécifiquement de cette liaison est prête. Cet Eurailcargo Nord-Sud, qui ne porte pas encore de nom, quittera Helsingborg tous les mardis, mercredis et jeudis à 15h24 pour arriver à Kinkempois les mercredis, jeudis et vendredis à 18h45. "Il était indispensable que le train arrive avant 20h à Kinkempois pour avoir des



liaisons avec les autres trains qui desservent la gare" explique Gerrit Allard, product-manager. Le train roulera aussi les vendredis et les samedis, mais selon d'autres horaires. Et comme le trafic ferroviaire est interrompu le dimanche, ces trains arriveront respectivement les lundis et mardis.

Le Norlink Belgique-Scandinavie transporte à 40 % des produits métalliques. Le reste est composé de conteneurs et parfois de papier. La section vente s'attend à ce que, dans l'autre sens, les clients proviennent essentiellement des secteurs du bois, du métal et de l'automobile. Le train transportera au maximum 1.100 tonnes et aura une longueur inférieure à 530 mètres. De plus, il ne transportera vers la Belgique que des wagons suédois. Il n'y aura donc pas de wagons

danois et le train ne s'arrêtera pas à Maschen. Avec cet accroissement de l'offre, B-Cargo espère augmenter sa part de marché. "Mais la liaison Nord-Sud doit également permettre d'améliorer la rotation des véhicules" continue Helga Colpaert. "Jusqu'à présent, les wagons Eurailcargo qui arrivaient à Helsingborg revenaient dans des convois normaux".

Vers la chaleur du Sud

Claude Hendrix nous présente une autre nouvelle liaison Eurailcargo qui démarrera sous peu. Elle reliera la Belgique et les Pays-Bas à Bordeaux, au Pays basque et au nord de l'Espagne. Nous connaissons déjà l'Interdelta en direction du Sud-Est de la France vers Lyon, Marseille et Perpignan. "Grâce à ce

nouveau train, il existera bientôt des liaisons avec toutes les régions du Sud de la France où le transport ferroviaire est concurrentiel". Cette nouvelle liaison devrait fonctionner à partir du mois de mai 1993.

Au départ, cinq trains partiront vers Bordeaux. Pour cette deuxième liaison Eurailcargo française, les wagons seront rassemblés à Lille. Le train quittera la gare à 21h18 - pour éviter le trafic parisien aux heures de pointe - et arrivera le matin à 9h34 à la gare de triage d'Hourcade près de Bordeaux. On détachera la partie destinée à la région et le reste du convoi poursuivra sa route en direction d'Hendaye où il arrivera à 4h22. Il repartira ensuite vers le Nord de l'Espagne.

Actuellement, on négocie encore avec les chemins de fer espagnols pour trouver une solution à la différence d'écartement des voies. Pour le transport par train en direction de l'Espagne, il existe trois solutions: l'utilisation du système Transfesa basé sur des axes mobiles; le transbordement, à la frontière, des marchandises sur des wagons espagnols ou sur des camions.

Ce petit dernier n'a toujours pas de nom. Plus de 71 propositions sur la table et le faire-part de naissance définitif sera vraisemblablement au point pour la prochaine édition de B-Cargo. ■