

# Un train pilote de conteneurs réfrigérés

C'est un train unique de 20 wagons qui est parti 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 destinaient à Moscou.

Ce train était unique parce que les 40 conteneurs (neufs) ne sont pas revenus en Belgique: ils tournent désormais 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 utilisent le transport intermodal pour leurs acheminements de produits périssables.

## Un projet du groupe SNCB

Transurb (filiale SNCB à 24,29 %) avait été en 1992 chargé par la Commission des Communautés Européennes (programme Tacis) d'un projet d'assistance aux chemins de fer de la CEI. Objectif: réduire les pertes en produits périssables lors des transports à longue distance. Des pertes dues notamment à la rupture de la chaîne du froid lors de transbordements pour trajets terminaux.

A la demande des chemins de fer russes, Transurb a décidé d'aller au-delà de la phase d'études en

mettant sur rail un train pilote et de tester ce train également sur les corridors intérieurs russes. Les études ont montré la supériorité de la technique intermodale pour une maîtrise de bout en bout de la chaîne du froid. Ce

sont donc des conteneurs frigos qui ont pris la direction de Moscou.

La société Edmond Depaire (filiale SNCB à 99,1 %) s'est associée au projet pour assumer l'expédition des denrées périssables entre Anvers et Moscou. C'est une nouvelle clientèle qui s'est présentée là. Et 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.



## Le défi du trafic russe

Pour réaliser le test en Russie, 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.

En amont du transport, les spécialistes russes encadrés par des experts belges ont préparé minutieusement les aspects stockage, conditionnement, contrôle phytosanitaire et prérefroidissement. Les emballages étant l'un des points faibles en Russie, ils ont fait l'objet d'un soin très particulier.

En aval, toute la distribution a été organisée jusqu'à destination dans l'optique d'une sécurité maximale.

Le taux de réponse des expéditeurs belges témoigne de l'exis-

tence d'un marché dynamique, intéressé par un produit ferroviaire compétitif tant du point de vue prix que de celui du délai.

## Une logistique appropriée

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

- 10 unités autonomes dotées d'un groupe diesel incorporé, fabriquées par Waggonbau Dessau/Hagenauk en Allemagne;
- 30 unités dont 20 dotées d'un groupe diesel autonome ("clip on"), fabriquées par Graaf/

péens spécialisée en trafic intermodal et en température dirigée. L'expérience de cette autre filiale ferroviaire a été précieuse pour la mise au point de l'opération.

## Double test

Ce train a été l'outil d'un double test. D'une part celui que Transurb mène pendant trois mois sur le territoire russe. Nous venons d'en parler.

Dé l'autre celui que le groupe ferroviaire entendait bien réussir pour investir davantage le marché des transports de produits périssables entre l'Europe et la CEI.

# pour la Russie

Seacold (Allemagne/Grande-Bretagne).

Entre Anvers et Brest (frontière russe), les conteneurs ont voyagé en train bloc, non alimentés électriquement. A Brest, ils ont été placés par deux unités, portes face à face, sur des wagons porte-conteneurs de 60 pieds équipés d'un câblage d'alimentation électrique relié à deux wagons producteurs d'énergie.

C'est un train de 22 wagons représentant une charge brute de 830 tonnes et une longueur de 429 mètres qui est parti pour une rotation de plus de 20.000 kilomètres notamment via la ligne du Transsibérien.

Le transport Anvers - Brest a été effectué par ICF - Intercontainer/Interfrigo, la coopérative des réseaux ferroviaires euro-

"Oui, nous sommes compétitifs sur le plan des prix. Oui, nous sommes concurrentiels en termes de délais. La preuve...". C'est en substance ce que B-CARGO et les filiales associées dans l'opération entendaient proclamer.

Un trafic régulier en conteneurs frigos pourrait en effet se mettre en place dans les prochains mois en collaboration avec la Deutsche Bundesbahn qui lancera un train spécialisé Berlin-Moscou. Se basant sur les résultats acquis, on n'exclut pas, même, la possibilité de commercialiser à plus long terme un train complet au départ du Benelux, 3 ou 4 fois par mois.

Un créneau s'ouvre. Le rail belge compte bien s'y insérer. ■

