

10 ans de "Bananes Express" la réussite d'une vedette sur rail



Le 6 octobre dernier, Intercontainer-Interfrigo (ICF) a fêté le dixième anniversaire de son "Bananes Express". Cette offre vedette, taillée sur mesure, a permis à ICF de devenir le premier transporteur de bananes en Europe. Elle a permis, depuis le 29 février 88 (comme le rappelait Louis Devillers, le Belge qui préside ICF), de porter de 3 à 27,5 % la part du rail dans le transport, au départ des ports d'Anvers et Zeebrugge, des bananes destinées aux consommateurs allemands.

Cette réussite a été célébrée à Anvers en présence de hauts dirigeants d'ICF mais aussi des réseaux ferroviaires et du port.

Søren Rasmussen, le directeur général d'Intercontainer-Interfrigo, a souligné que "Le succès du Bananes Express ICF est le résultat d'un partenariat réussi entre les négociants de fruits et les entreprises portuaires d'une part, entre les réseaux et ICF d'autre part".

6.000.000.000...

Le degré de fiabilité du Bananes Express en ce qui concerne la mise à disposition des bananes dans les mûrisseries a toujours dépassé 95 % au cours de ces dernières années. Cela reflète le haut niveau de qualité des prestations fournies par les opérateurs ferroviaires, la SNCB et DB AG.

Le volume des transports de bananes au départ de la Belgique vers l'Allemagne, marché destinataire le plus important, s'est quasiment multiplié par quinze au cours des dix années écoulées. En 10 ans, le Bananes Express a effectué 58.000 transports vers l'Allemagne et acheminé plus de 1,2 million de tonnes de bananes, soit environ 60 millions de cartons ou 6 milliards de bananes. Cela correspond aussi à 60.000 chargements de poids lourds. Et cela, malgré la réglementation européenne, très controversée, sur les bananes, qui a eu des répercussions négatives sur les importations de ce fruit.

LA RAILS ROYCE DES BANANES

Grâce à l'utilisation de la longueur maximale autorisée pour les wagons de marchandises à deux essieux, le volume de chargement est jusqu'à 33 % supérieur à celui des anciens



Photo Guido Coolens

En dix ans, plus de six milliards de bananes ont pris le train à Anvers ou Zeebrugge pour rejoindre des marchés plus à l'est.



Photo Intercontainer-Interfrigo

wagons, suivant le mode de palettisation. La "Rails Royce" pour bananes - comme on l'appelle dans nos rangs - peut emporter 28 palettes de bananes (100 x 120 cm) pour une charge utile de 28,9 tonnes. Pour protéger le chargement contre les chocs de manoeuvre, les wagons ont été équipés d'amortisseurs à longue course.

Le développement et la construction de 410 unités de ce type correspondent pour ICF à un investissement d'environ 32 millions d'Euro (presque 1.300 millions de nos francs).

UNE QUESTION DE FIABILITÉ

Les bananes encore vertes arrivent des tropiques par navires spécialisés, sous une température constante de l'ordre de 13,5° C. La traversée de l'Atlantique dure de 10 à 15 jours. Une cargaison contient jusqu'à 300.000 cartons de 20 kg chacun. Au port de destination, les cartons sont transférés du navire vers les entrepôts climatisés des entreprises de transbordement. Comme sur le bateau, la température doit rester constante lors du transport terrestre vers les "mûrisseries". Les

fruits ne doivent en effet commencer à mûrir qu'arrivés à proximité des centres de consommation.

Les exigences spécifiques au transport sous température dirigée vers l'arrière-pays résident également dans le fait que les coûteuses installations de mûrissement doivent fonctionner en continu pour assurer une utilisation optimale de leurs capacités. Cela suppose un respect impératif des horaires de livraison prévus et une fiabilité extrême. ■