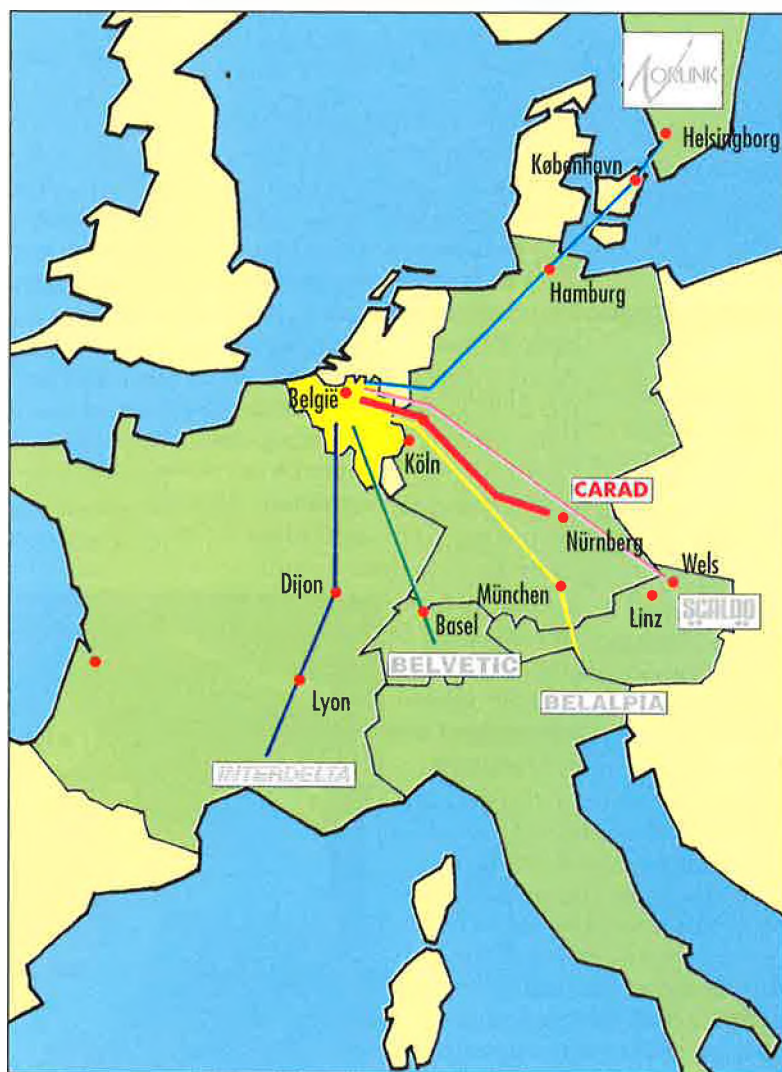


# Carad: ce train est un petit bijou

C'est le 3 juin 1996 que sera porté sur les fonts baptismaux le nouvel EurailCargo à destination de l'Est de l'Allemagne, avec une connexion pour la Tchéquie.

Chaque jour ouvrable, dans l'après-midi, les wagons sont enlevés chez la clientèle dans les principaux centres économiques et dans les ports de Belgique. Ils sont ensuite rassemblés dans la gare frontalière de Montzen. C'est de là que part le Carad à 3h46 pour atteindre Nuremberg, le même jour à midi. Les wagons sont alors envoyés séparément vers différentes destinations dans la région (Bamberg, Bayreuth, Regensburg, Plattling). Et ils arrivent chez le client le matin suivant. "La liaison jour A/jour C est garantie parce qu'il n'y a plus d'opérations de triage entre Montzen et Nuremberg. Le Carad améliore surtout la fiabilité et la régularité", affirme Gerrit Allard, responsable du marché de l'Europe centrale et de l'Est. Les wagons qui, via les postes frontières de Schrandig/Cheb et Ferth Im Wald/Donazlice, partent vers la Tchéquie, ou plus loin, vers la Slovaquie, l'Ukraine ou l'un des Etats de la CEI, peuvent aussi être accrochés au Carad. Ce qui améliore d'autant la fiabilité de ces transports. En Tchéquie, la plupart des wagons atteignent leur destination finale le jour D. "A

**EurailCargo**



cause du long délai d'attente à la frontière entre l'Allemagne et la Tchéquie, il est réellement difficile de garantir une relation jour A/jour C pour toute la Tchéquie", explique Gerrit Allard. Mais on y travaille.

## Succès garanti

Le Carad, qui roule à titre expérimental depuis plusieurs mois, est un coup de maître. Les clients se bousculent déjà pour se procurer de la place sur ce train.

# Carad: ce train est un petit bijou



“Les résultats sont spectaculaires. Chaque jour, nous transportons 750 tonnes net (ou 1.170 tonnes brut). Taux moyen d’occupation : 85 %. Tout se déroule comme prévu. Les marchandises arrivent chez le client à l’heure dite. Avant même le lancement officiel de la liaison, les réservations affluent”, s’enthousiasme Gerrit Allard. Il s’attend à ce que la demande augmente encore après l’inauguration officielle de la ligne en juin. C’est pourquoi, on a déjà demandé à la Deutsche Bahn une locomotive plus puissante de 1.300 tonnes, avec une option pour une machine de 1.600 tonnes.

## Le Cargo Bayern disparaît

La liaison EurailCargo vers Nuremberg remplace le Cargo Bayern vers le Sud de l’Allemagne. Au contraire des autres liaisons EurailCargo, le Cargo Bayern n’est pas un train unique, mais il est formé d’un enchaînement de trains existants qui sont repris dans le réseau allemand Intercargo. Ce réseau de trains intérieurs à la qualité garantie n’est normalement pas accessible aux wagons étrangers. “Ce système n’avait pas un rendement à 100 %. Nos wagons devaient bénéficier d’encore plus de priorité en Allemagne”, affirme Gerrit Allard. C’est pour cette raison qu’au mois de juin 1996, le Cargo Bayern sera divisé en deux parties : un train direct vers Munich (le Belalpia) opérationnel depuis septembre 1994, et une liaison directe vers Nuremberg (le Carad). Le Belalpia emporte aussi des wagons à destination de la partie occidentale de l’Autriche.

## Bananes

Une étude démontre qu’il existe entre la Belgique et le Sud-Est de l’Allemagne un potentiel de transport d’environ un million de tonnes. Actuellement, la SNCB prend à son compte 180.000 tonnes, soit une part de marché de 18 %. Le chemin de fer transporte principalement du gaz propane, du kaolin et du tabac. Vers la Tchéquie, ce sont principalement des produits chimiques et des bananes qui sont expédiés. Le transport de bananes vers la Tchéquie connaît d’ailleurs une forte croissance ces dernières années. Grâce au Carad, la qualité de ce transport sera encore améliorée. “Notre intention n’est certainement pas de concurrencer le

Bananes Express, explique Gerrit Allard. Nous risquerions de le vider de sa substance, ce qui menacerait l’approvisionnement d’autres régions d’Allemagne. Avec les chemins de fer allemands, nous avons un accord qui stipule que les bananes destinées à la région de Nuremberg prennent le Bananes Express et que celles destinées à la Tchéquie empruntent l’EurailCargo pour Nuremberg. Enfin, les bananes destinées à la Tchéquie peuvent être chargées dans les ports belges jusqu’en fin d’après-midi.”

## Fiabilité améliorée

L’EurailCargo vers le Sud-Est de l’Allemagne, avec sa connexion pour la Tchéquie, garantit la rapidité, la fiabilité et la régularité dans le transport. Provisoirement, ce train ne roule que dans la direction de l’est. Une certitude : l’avenir du Carad est assuré. Dans le domaine des livraisons just-in-time, le Carad doit améliorer la part de marché du rail. Car, sa rapidité aussi est un atout. A Anvers et dans les principaux centres économiques du pays, les wagons peuvent être chargés jusqu’à 18 h. Le jour C, à 9 h du matin, les marchandises arrivent chez les clients allemands. En fait, elles auront été en route une bonne journée seulement. Une vitesse qui est tout à fait comparable à celle d’autres modes de transport.