

TRANSPORTS DE PIGEONS

Le saviez-vous ?



- A sa naissance, le pigeon pèse environ dix grammes. Vingt-huit jours plus tard, quand il est complètement formé, son poids atteint quatre cents grammes, parfois plus.
- Le pigeon, compte tenu de son poids, mange quatre fois plus que l'homme (40 gr par jour). Sa vue est dix fois supérieure à celle d'un être humain en pleine force de l'âge.
- Autrefois, à l'île Maurice, il y avait de gros pigeons qu'on appelait les drontes. Leurs ailes étaient si mal constituées qu'ils étaient incapables de voler.
- Par vent nul, le pigeon peut voler à une vitesse de 72 km/h. Cette vitesse peut atteindre 120 km/h par vent favorable.
- Contrairement à la plupart des autres oiseaux, les pigeons mâles ne sont pas plus ornés que les femelles. C'est surtout à la tête que les colombophiles distinguent les uns des autres. La voûte crânienne est, en effet, plus aplatie chez la femelle et plus bombée chez le mâle.
- Pendant la période d'incubation, qui dure de 17 à 19 jours, le mâle couve chaque jour de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi. Le reste du temps, c'est à la femelle qu'incombe cette tâche.

LE SPORT COLOMBOPHILE

Une histoire qui remonte au déluge !

On a dit que l'histoire du pigeon voyageur remonte au déluge ! Noé n'a-t-il pas utilisé la colombe comme messagère ? Quoi qu'il en soit, les Hébreux, les Egyptiens, les Perses, les Grecs, les Romains utilisaient le pigeon comme porteur de dépêches, comme estafette militaire et comme courrier du cœur...

Dans l'Europe du moyen âge, seuls les nobles et les moines avaient le droit d'ouvrir un colombier. Ce privilège, qui datait de la fin des Croisades, n'a été supprimé qu'à la Révolution française de 1789.

Dès que tout le monde put élever des pigeons et les laisser voler en liberté, certains commerçants s'en servirent pour annoncer plus vite les cours des marchandises et de la bourse ou pour avertir leurs comparses d'événements pouvant influencer la cote des valeurs. C'est ainsi que la maison Rothschild de Londres, prévenue la première de la victoire de Waterloo, s'empara, à des prix très bas, de titres qui atteignent un taux fabuleux dès que la nouvelle fut officielle.

Le peuple, lui, qui n'avait pas ces soucis mercantiles, s'était mis à dresser des pigeons uniquement par amour de cet élevage passionnant. Les premiers colombophiles se groupèrent bientôt dans des sociétés qui organisèrent des concours (pour l'honneur, au début). Les amateurs de la « Préfecture de l'Ourthe » effectuèrent des lâchers officiels en 1806 déjà. En 1820, à Liège, le premier pigeon arrivé de Paris fut porté en triomphe par toute la ville, précédé de deux violoneux qui célébraient sa victoire. Suivant l'exemple des premiers groupements liégeois et verviétois, de nombreuses sociétés se formèrent à Anvers, dans le Hainaut, dans les Flandres, à Bruxelles et dans le nord de la France, si bien qu'après peu d'années, cette région d'Occident posséda un nombre impressionnant d'amateurs colombophiles.

Un sport qui doit son essor au rail

Le sport colombophile n'existerait pas si le pigeon voyageur n'était doué d'un sens mystérieux, le sens



de l'orientation, sens inné mais assez vague quand il n'est pas aiguë par les entraînements.

Grâce à ce sens et au dressage, le pigeon bien préparé peut être lâché à très grande distance, sur terre ou sur mer, aux quatre points cardinaux : à l'instant, il choisit sa route et retrouve la direction de son colombier, même la nuit. Si les vents viennent de face, il vole à ras de terre ; par vent arrière et par ciel clair, il vogue à deux ou trois cents mètres ; si les vents soufflent de côté, il se laisse déporter et il décrit une courbe qui rappelle la parabole.

Les amateurs font donc participer leurs pigeons à des vols d'entraînement de petite distance, puis ils les lancent dans des épreuves à portée de plus en plus grande, qui assurent la réputation de ceux qui s'y distinguent.

Le sport colombophile, né avant 1830, était bien vivant en 1835, mais il prit son véritable essor grâce au chemin de fer. Le transport des pigeons par charrettes coûtait cher. Aussi fallait-il recourir aux « marcheurs », qui, chargés de hottes à compartiments pouvant loger de 25 à 50 sujets, mettaient huit jours pour arriver à Orléans et près de vingt-cinq pour atteindre Bordeaux ! Avec la collaboration du chemin de fer, les sociétés purent multiplier les concours sans fatigue pour les pigeons. De plus, les amateurs eurent plus de facilités pour échanger les sujets de qualité supérieure.

Vers 1845-1850, le « jeu à pigeons » était organisé définitivement : le type de voyageur était fixé, les sociétés avaient un programme, et les amateurs défendaient leurs chances en les appuyant de sommes en rapport avec leurs moyens.

Actuellement, la « Royale Fédération colombophile belge », la plus importante du monde, compte plus de 2.700 sociétés affiliées avec, au total, plus de 179.000 membres. Malgré la concurrence de la route et de la voie aérienne, le chemin de fer reste le principal transporteur de pigeons voyageurs. Spécialiste de la première heure, il s'efforce toujours de servir les colombophiles en répondant à leurs désirs.

LE ROLE DU CHEMIN DE FER

D'une façon générale, les organisateurs des concours demandent au chemin de fer de prendre en charge les pigeons le plus tard possible et de les faire parvenir à destination aux premières heures du jour fixé pour le lâcher : dans l'air pur du matin, les pigeons volent plus vite et s'orientent mieux, et ceux qui s'égarent ont tout le temps de retrouver leur bonne direction avant le soir.

Vols d'entraînement en Belgique

Pour les concours de distance réduite, organisés par les sociétés, le transport des pigeons se fait maintenant en majeure partie par camions privés. Le rail

garde une part du trafic, et le personnel des gares destinataires se charge d'effectuer les lâchers d'après les instructions des expéditeurs, consignées sur les lettres de voiture.

Pendant la saison, un train régulier de pigeons circule la nuit du samedi au dimanche entre Anvers Bassins-Entrepôts (départ à 23 h. 19) et Quiévrain (arrivée à 5 h. 19). Ce train enlève en cours de route les wagons de pigeons qui ont été concentrés dans les gares importantes de coïncidence.

Notons aussi que des arrangements spéciaux sont conclus par la Direction E et des groupements colombophiles pour acheminer rapidement les pigeons destinés à participer à certains vols d'entraînement.

Concours avec lâchers en France

L'organisation du transport des pigeons participant aux concours avec lâchers en France est réglée, d'un commun accord, par la Royale Fédération colombophile belge, la S.N.C.B., la S.N.C.F., la douane et la Sûreté française. Elle concerne l'ensemble des trains qui sont destinés aux lieux de lâcher situés au nord de Paris, d'une part, au sud de cette ville, d'autre part.

Première catégorie

Tenant compte de l'importance des transports destinés au nord de Paris, des lignes de vol idéales pour les pigeons, des possibilités de garer les wagons et de lâcher les pigeons dans les meilleures conditions, quatre courants de trafic ont été prévus :

— La ligne de l'ouest en transit par Mouscron-Tourcoing pour les pigeons originaires des deux

Flandres : le samedi soir, 70 à 140 wagons sont amenés à Mouscron, d'où, après triage, ils rejoignent, par des trains directs, les lieux de lâcher, Arras, Breteuil, Clermont et Creil, aux premières heures du dimanche ;

— La ligne de l'ouest en transit par Blandain-Baisieux pour les pigeons originaires des régions de Renaix et de Tournai : 10 à 15 wagons sont triés à Lille, d'où ils s'en vont vers Cambrai, Corbie, Creil et Saint-Denis ;

— La ligne du centre en transit par Quévy-Feignies pour les pigeons originaires d'Anvers, du Brabant, de l'ouest du Hainaut et du sud de la Flandre-Orientale : 60 à 200 wagons sont amenés à Mons, d'où, après triage, ils sont acheminés vers Saint-Quentin, Noyon, Pont-Sainte-Maxence et Saint-Denis ;

— La ligne du centre en transit par Erquelines-Jeumont pour les pigeons de l'est du Brabant, de la Campine, des provinces de Liège, de Namur et du Hainaut (en partie) : 30 à 115 wagons sont amenés et triés à Erquelines, d'où ils gagnent Bohain, Tergnier, Laon, Ribécourt, Pont-Sainte-Maxence et Saint-Denis.

Tous les trains s'arrêtent environ 70 minutes à la gare frontière française pour les formalités de douane et de police ; leur horaire est conçu de façon qu'ils arrivent en cette gare à dix minutes d'intervalle.

Deuxième catégorie

Pour transporter les pigeons de fond vers les lieux de lâcher situés au sud de Paris (notamment Corbeil, Dourdan, Orléans, Limoges), trois trains à marche accélérée partent, aux premières heures du samedi, respectivement de Courtrai, d'Anvers et de Ronet, et se dirigent vers Paris (Tolbiac), via Mouscron, Quévy et Erquelines. Ils enlèvent, en cours de route, les wagons de pigeons qui ont été concentrés dans les gares importantes de coïncidence.

Ces trois trains circulent de début mai à la mi-août avec une charge de 53 à 112 wagons.

A Paris (Tolbiac), les wagons sont accrochés, le samedi soir, à des trains de grande vitesse qui les amènent à destination aux premières heures du dimanche. Après que tous les soins ont été donnés aux pigeons par les convoyeurs, les lâchers peuvent commencer dès cinq heures.

Les pigeons néerlandais

La S.N.C.B. effectue aussi le transport d'un grand nombre de pigeons néerlandais, amenés, pour la plupart, en camion à Essen, d'où ils sont expédiés vers les différents lieux de lâcher par train direct.





Quelques chiffres

Pendant la saison 1959 (du début avril à fin septembre), 10.969 wagons de pigeons ont été transportés, soit :

- 1.872 wagons, dont 756 de pigeons néerlandais, vers les lieux de lâcher situés en Belgique ;
- 7.435 wagons, dont 429 de pigeons néerlandais, vers les lieux de lâcher situés en France au nord de Paris ;
- 1.662 wagons, dont 353 de pigeons néerlandais, vers les lieux de lâcher situés au sud de Paris.

Tenant compte du nombre moyen de paniers par wagon ainsi que du nombre de pigeons tolérés par panier, on peut évaluer à plus de 16.000.000 le nombre des pigeons qui ont été transportés par le rail.

L. DEWINTER,
inspecteur en chef.

PIGEONS

*Que feriez-vous, Brabant, sans ces clairs pigeonniers ?
Ne font-ils s'effeuiller le grand jour sur vos toits
Lorsque au vent roucoulant vous tenez leurs ramiers
Comme de hautes fleurs de lis entre vos doigts ?*

*Oui, comment feriez-vous si hardiment tourner
Ces horizons si lourds sous vos nuages bas,
Sans ces battements vifs, ces chastes envolées,
Ces retombées de ciel sur vos coteaux adroits ?*

*Quel écolier levant un regard vagabond
Vers vos pigeons planant n'a pas pris vos moissons
Pour une immense mer où se pressaient des voiles ?*

*Quelle amoureuse, en les voyant se disperser
Comme les doux fragments d'un billet déchiré,
Ne s'est pas vue couchée parmi les digitales ?*

Maurice CAREME.