



EUROSTAR

LA RESTAURATION A GRANDE VITESSE

RAYMOND ROMBOUT

Ce reportage a commencé dans notre capitale, à une heure bien peu chrétienne pour se faire contrôler, fouiller, interroger, voire suspecter par toutes sortes de gens.

Il s'est poursuivi à un train d'enfer dans un drôle de tube sur roulettes, lequel fut immergé dans une eau glacée. Il s'est enfin terminé dans un pays où aucun chat ne parle notre langue et où il pleuvait des cordes.

Et dire qu'il existe des gens qui aiment voyager de cette manière! Sept heures plus tard, il fallut remettre ça pour retrouver ses

pénates. Pas étonnant dès lors qu'après un tel périple, votre serviteur s'écroula fourbu dans son lit.

Il vit des étoiles, européennes bien sûr.

Encore heureux qu'entre-temps, il eût mangé!

Car en fait, ce reportage n'a d'autre sujet que la restauration à bord de l'Eurostar : qu'y

mange-t-on? Pourquoi et comment? Qui prépare quels repas? Comment les achemine-t-on à bord des trains? A ces questions, un seul homme peut répondre :

J.-F. Van Aelst, «cateringmanager» à la SNCB.



Aussi vif que l'Eurostar pour lequel il travaille, notre interlocuteur saisit un bloc-notes et m'assure qu'il va tout m'expliquer. Mais d'abord, il m'invite à ne pas confondre le service à bord avec la préparation. Plusieurs organigrammes et un suprême étonnement plus tard, il avait approfondi le sujet, l'avait clairement développé mais je n'y avais rien compris. Ce qui ne veut pas dire que vous n'allez rien comprendre. Alors, essayons mais je vous préviens, ici nous filons à 300 km/h.

Tout commence bien sûr avec le tunnel, mieux avec son propriétaire, Eurotunnel. Ce dernier y gère la circulation des trains. Il loue la moitié du temps d'exploitation aux trains Eurostar, l'autre moitié étant réservée à ses propres trains, les Shuttle.

Eurostar est une association des trois sociétés ferroviaires directement concernées par le tunnel : SNCB, SNCF et European Passengers services (EPS, un secteur privatisé des British Rail).

A bord des trains Eurostar, un service de restauration convenable est assuré. Pour l'organiser, une autre firme prend le relais : CCCC, surnommée les quatre C.

Il s'agit d'une association tripartite entre les sociétés française (Wagons-Lits), britannique (OBS) et belge (Sabena). CCCC a la responsabilité finale du service à bord.

Le service en première classe est appelé «Restauration à la place», RAP pour les intimes. La deuxième classe dispose d'un bar et d'un service de petite restauration, assuré au moyen de comptoirs ambulants.

Les produits du bar proviennent de fournisseurs spécialisés.

La restauration en 1^{re} classe est garantie par Belgavia. Tous les produits aboutissent au centre d'avitaillement, le CAV.

Chaque terminal Eurostar possède son propre CAV. A Paris, il est exploité par Nordrail; à Londres par Rail-Gourmet et à Bruxelles par Restorail.

Ce dernier centre est situé rue de France, à la place des anciens établissements Salik, mieux connus sous le nom de «Zennewater».

Le CAV ne dispose donc d'aucune unité de production et ne procède à aucun traitement. Il n'assume que des fonctions de commande des produits, d'entrepôt de ceux-ci dans le magasin ou la chambre froide, de leur mise en plateau, de la vaisselle, enfin de leur chargement et déchargement.



Le rassemblement et la livraison de tous ces produits sont assurés via un réseau de circuits minutieusement étudiés et automatisés, répartis sur plusieurs niveaux.

L'exploitation de ce réseau fera l'objet d'un prochain article dans Le Rail.

Retour à J.-F. Van Aelst.

«Comment cela se passe-t-il à bord des trains?»

Tout est livré dans différentes sortes de conteneurs : conteneurs de boissons, de nourriture, de matériel, desserts sur lesquelles les plateaux sont disposés. Tous les conteneurs sont identifiés au moyen de deux codes-barres : un fixe qui détermine leur appartenance, l'autre variable qui indique leur contenu et leur destination. Autrement dit, il n'existe aucun conteneur en Europe dont nous ne connaissions la localisation. Les produits du bar et des comptoirs ambulants sont tributaires de la demande, par contre ceux de la 1^{re} classe...

«... les RAPS»

«Oui, à ce sujet, comment leur nombre est-il évalué?»

Lors de la réservation d'une place de 1^{re} classe à bord d'un Eurostar, un repas est automatiquement commandé. Etant donné que les voyageurs peuvent encore embarquer 20 minutes avant le départ, aussi bien à Bruxelles qu'à

Lille, on ne connaît jamais le nombre exact des repas à prévoir.

Aussi l'évaluons-nous à la hausse, avec une réserve de 10 % augmentée de 10 plateaux. Au début, la marge était trop importante mais l'expérience a montré qu'elle est aujourd'hui suffisante.

Les produits alimentaires arrivent donc bien emballés dans le train.

«Y sont-ils réchauffés?»

Un Eurostar compte deux locomotives et 18 voitures dont 2 voitures-bar. Dans ces dernières se trouve une petite cuisine, un genre de coquerie. Nous la nommons «galley». Pareille coquerie dessert trois voitures de 1^{re} classe, soit un nombre maximum de 105 passagers. La coquerie assure aussi la préparation des casse-croûte des 2^{es} classes.

A cet effet, elle dispose de cinq réfrigérateurs, de deux fours à micro-ondes et d'un grill. Au moment des repas, les RAPS sont vite réchauffés au four à micro-ondes.

«Le menu propose le choix entre deux plats principaux. Comment estimez-vous leur nombre respectif?»

En phase initiale, il y eut spéculation sur les goûts des clients et donc une grande réserve. L'expérience nous a

heureusement appris à connaître les préférences du public. Il peut cependant arriver qu'un seul menu soit choisi mais la carte indique que le choix n'est possible qu'à concurrence des plats disponibles.

«Supposons que je n'aime ni la viande ni le poisson?» Nous y avons aussi pensé. Nous nous attendons à une consommation de 5 % de plats végétariens. Il faut le préciser à la réservation. De la même manière, nous veillons à respecter les souhaits des voyageurs qui ont un régime, soit à cause de leur religion, soit à cause d'un problème de santé.

Ainsi douze repas types sont possibles : sans sucre, macrobiotique, kascher... Demandez, nous l'avons en magasin.

«La composition est donc particulièrement soignée.» Particulièrement. C'est d'ailleurs trop important pour l'abandonner au seul CCCC. Les trois sociétés ferroviaires ont leur mot à dire. Un test est ainsi organisé pour l'instant. Un jury d'essai compose quelques menus sur la base de fiches techniques.

Les plats sont bien sûr sans risque. Ils sont conçus pour être appréciés par le plus grand nombre. Le voyageur n'attend d'ailleurs rien d'autre de nous. Eurostar n'est pas un restaurant spécialisé.

Jusqu'à maintenant, le choix du menu appartenait aux Français, donc connu et apprécié par les Belges. Le goût des Anglais a, par contre, été quelque peu contenu. Le petit déjeuner anglais, quant à lui, fait l'unanimité.

«Quelle est la capacité maximale?»

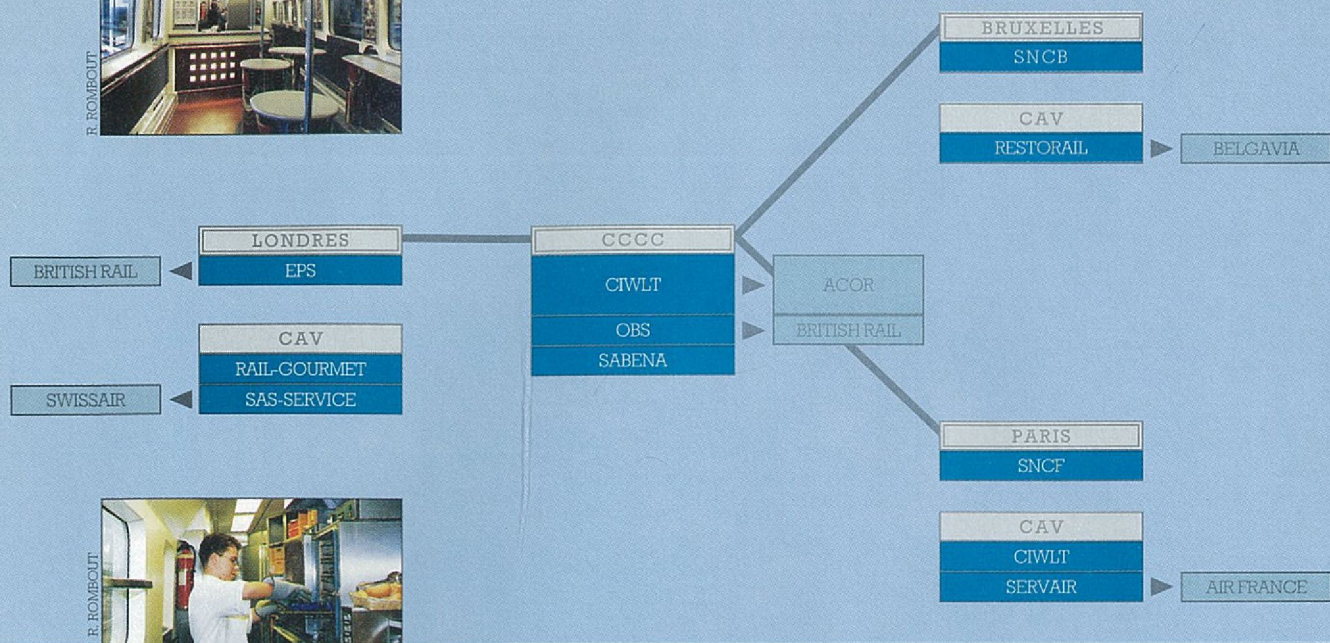
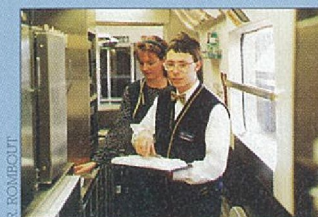
Ainsi que je l'ai dit plus haut, 210 RAPS par Eurostar. Depuis septembre, dix Eurostar circulent par jour et par sens. Il y en aura à terme seize. Cela signifie 16 trains x 4 trajets x 210 voyageurs, soit 13 440 repas par jour. Beaucoup, n'est-ce pas? Et encore, je ne compte pas Thalys et le futur TGV vers Amsterdam et Cologne.

J'attire votre attention sur le fait que les trois CAV répondent pour ce nombre. Le premier reçoit les emballages consignés de l'autre. La nourriture sur Londres-Bruxelles est donc préparée à Londres.

«Comment vous y retrouvez-vous?»

Naturellement, sans trop y penser. Ça aide.

Vous pouvez me croire, lecteur. En sortant de chez M. Van Aelst, j'avais la grosse tête et mon estomac criait famine. Vite, au portillon d'enregistrement!



Vous avez ainsi lu tout ce qu'il faut savoir à propos de CCCC qui gère le ravitaillement à bord des Eurostar. Ce n'est pourtant pas lui qui décide ce qui garnit les assiettes. La composition des menus est du ressort des sociétés ferroviaires. Tous les six mois, elles se relaient dans cet exercice périlleux. La composition ne s'effectue pas seulement sur la base du goût mais aussi et surtout en tenant compte des équilibres et qualités nutritionnels, voire de l'aspect. Les compositions particulières – végétariennes, par exemple – font l'objet d'un traitement singulier. Pour elles, une équipe de cuisiniers et de diététiciens collaborent avec le «catering manager». Mais ceci est une autre histoire. Revenons à l'Eurostar et à ce qu'on y mange.

Manger sous l'eau! Ce n'est pas difficile, c'est facile!

8 h du matin, entre Bruxelles et Hal. Je ne suis pas encore plongé dans la lecture de John Irving que déjà une charmante hôtesse me propose trois apéritifs. Je prends un jus d'orange et elle me gratifie d'un sourire approbateur. Le commissaire de bord, de son côté, commence sa journée en nous souhaitant, via l'interphone et en quatre langues, bon appétit, ce qui déclenche dans mon compartiment quelques timides sourires.

Je reçois la carte des petits déjeuners, et comme cela n'arrive pas souvent, je l'examine attentivement. La couverture montre une aquarelle de Christopher Corr : paysage frais, commun et champêtre. Sa palette jaune orangé se termine avec la première pluie de la journée. Il y a plus de soleil dans ma main que derrière la vitre du train. La grisaille anglaise n'est plus loin.

Le petit déjeuner commence avec une poire pochée aux clous de girofle. Elle a une fâcheuse tendance à l'entêtement et s'échappe sans cesse. Finalement, j'en viens à bout.

«Continental ou anglais, Monsieur?» Encore un choix douloureux. Continental signifie Emmenthal, jambon et œufs. J'opte pour la tactique de l'accoutumance progressive. Anglais, donc. Les cinq tours de la cathédrale tournaïenne se dressent à l'horizon quand arrive mon repas. Après la tranche de bacon fumé et la saucisse grillée, vient le tour de l'omelette. Quelques champignons la garnissent. La tomate parle naturellement anglais, le croissant respire la France. Quelques tasses de café ou de thé arrosent le tout. Le sel, le poivre et la serviette font l'objet d'un bel ensemble frappé de l'emblème Eurostar. Je l'imagine très bien dans ma

collection de souvenirs de voyage. Le steward dut lire mes pensées car devinez ce qu'il prit en premier lieu? Je me présente à lui et l'informe que je prépare un article pour Le Rail.

Il m'invite alors à visiter la coquerie, où travaillent deux hôtesses. Elles s'occupent des repas chauds, du bar et des casse-croûte. La cuisine est très hygiénique et étonnamment grande. On n'y manipule la nourriture que gantée et coiffée!

Sur le trajet entre Lille et Calais, l'Eurostar atteint sa vitesse maximale. L'occasion pour le chef de train de nous l'annoncer fièrement et avec enthousiasme.

Le paysage défile à 300 km/h. «Le spectaculaire réside dans le fait que ce n'est pas spectaculaire» est un des commentaires que j'ai pu lire à propos du tunnel sous la Manche. La capitale britannique n'en devient pas moins aussi proche que Rotterdam.

Sur le trajet du retour, mon choix est vite opéré entre le champagne et le jus d'orange. Le champagne, je peux en boire à la maison. La salade niçoise me fait penser à des lieux plus ensoleillés. Tomate, anchois, encore un morceau de poire, haricots princesse, œuf, endive, vinaigrette, poivrons et cornichons forment

un hors-d'œuvre unanimement apprécié, sauf par mon voisin direct.

La même aquarelle de Corr me propose ensuite un filet de saumon accompagné de riz safrané et de légumes. J'en éprouve des sentiments mitigés et porte mon choix sur le médaillon d'agneau garni de légumes provençaux.

Côté vin, j'ai le choix entre un Côte de Nuits 1990 et un petit Bordeaux de la même année. J'y ajoute un peu d'eau. L'assortiment de fromages est composé d'un Roquefort et d'un fromage anglais dont j'ai oublié le nom. Un café et un bavarrois aux fraises closent ce festin.

Mon voisin engloutit son dîner tout en jouant avec son agenda numérique, à croire qu'il veut battre un record.

Peut-être pratique-t-il ce trajet quotidiennement et en a-t-il assez de tous ces mets?

Allez savoir. L'Eurostar est néanmoins un restaurant d'un bon rapport. Et c'est le seul où l'on mange sous l'eau! Claustrophobes, s'abstenir. □

